



**Institut für ökologische Raumentwicklung
e.V., Dresden**



**Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej
Warszawa**

unter Mitwirkung von



**Institut für Regionalentwicklung und Struktur-
planung e.V. Erkner**



Institut für Länderkunde Leipzig



**Akademie für Raumforschung und Landesplanung
Hannover**

Zur Aktualisierung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze

**Deutsch-Polnisches Projekt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen, Berlin und des Amtes für Wohnungswesen und
Stadtentwicklung, Warschau**

Dresden, Warschau 15.05.2002

Bei der vorliegenden Veröffentlichung handelt es sich um Ergebnisse eines deutsch-polnischen Vorhabens im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin und des Amtes für Wohnungswesen und Stadtentwicklung, Warschau

**Institut für ökologische
Raumentwicklung e.V., Dresden (IÖR)**

Gesamtkoordination auf deutscher Seite

Prof. Dr. Bernhard Müller (Projektleitung auf deutscher Seite)

Prof. Dr. Isolde Roch

Dipl.-Ing. Sonja Deppisch

Dipl.-Ing. Robert Knippschild

**Instytut Gospodarki Przestrzennej i
Komunalnej Warszawa (IGPiK)**

Prof. Elżbieta Wysocka (Projektleitung auf polnischer Seite)

Agnieszka Samsel MGR

Wojciech Skalmowski MGR

**Institut für Regionalentwicklung
und Strukturplanung e.V. Erkner (IRS)**

Dr. Michael Arndt

Andreas Uhrlau

Institut für Länderkunde Leipzig (IfL)

Prof. Dr. Frank-Dieter Grimm

Dr. Frieder Leistner

**Akademie für Raumforschung
und Landesplanung Hannover (ARL)**

Dr. Hans Pohle

Kartografie

IÖR

Dipl.-Ing. Katrin Kettner

Dipl.-Ing. Sabine Witschas

IGPiK

Wojciech Skalmowski MGR

Agnieszka Samsel MGR

Übersetzung

Alltext Fremdsprachendienst Berlin

Eva-Maria Steiger

Olga Christoffel

Anlässlich der 3. Plenarsitzung des Ausschusses für Raumordnung der deutsch-polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit am 13./14. Mai 2002 in Rydzyna bei Leszno, Polen, wurde der folgende Beschluss gefasst:

1. Die grundlegenden Ziele der „Raumordnerischen Leitbilder“ von 1995 wurden durch die Aktualisierung bestätigt.
2. Vor dem Hintergrund der immer durchlässiger werdenden künftigen EU-Binnengrenze an Oder und Neiße sollte zur Stabilisierung der wirtschaftlichen Entwicklung dieses grenzüberschreitenden Raumes das Zusammenwirken von Strukturen öffentlicher Behörden, wirtschaftlicher Träger und kultureller/sozialer Gruppen im Städtefünfeck Berlin, Dresden, Wrocław (Breslau), Poznań (Posen), Szczecin (Stettin) („Deutsch-Polnisches Haus“) gestärkt werden. Der Ausschuss schlägt vor, die EU - Gemeinschaftsinitiative INTERREG sowie das PHARE-Programm zu nutzen, um gemeinsame Projekte finanziell zu unterstützen.
3. Beide Seiten werden sich bemühen, die Aktualisierung der raumordnerischen Leitbilder für die Entwicklung der Programme und Raumordnungspläne auf allen Ebenen der Verwaltung praktisch zu nutzen.
4. Zwecks der besseren Nutzung der Zusammenarbeit zur Stärkung der neuen europäischen Region („Deutsch-Polnisches Haus“) kam der Ausschuss überein, eine umfassende Ressortdiskussion unter Mitbeteiligung der Planungseinheiten und gesellschaftlichen Gruppen zu initiieren und dazu ein Szenario künftiger Entwicklungsmöglichkeiten mit dem Zielhorizont 2020 erarbeiten zu lassen.
5. Beide Seiten erachten es für notwendig, diese Zusammenarbeit fortzusetzen.

Dieser Beschluss wurde auf der 13. Sitzung der deutsch-polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit vom 12. - 14. Juni 2002 in Erfurt befürwortet. Die Kommission unterstützt die Bemühungen des Ausschusses für Raumordnung zur Entwicklung eines Städtekooperationsnetzwerkes im erweiterten Grenzraum.

INHALTSVERZEICHNIS

1 EINLEITUNG	7
2 NEUE RAHMENBEDINGUNGEN UND HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT IM DEUTSCH-POLNISCHEN GRENZRAUM	10
2.1 EUROPÄISCHE INTEGRATION	10
2.2 VERWALTUNG UND PLANUNG IN POLEN UND DEUTSCHLAND	13
2.3 NEUE HERAUSFORDERUNGEN IM DEUTSCH-POLNISCHEN GRENZRAUM	15
3 ALLGEMEINE ZIELE UND GRUNDSÄTZE DER ZUSAMMENARBEIT	18
3.1 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN DER ZUSAMMENARBEIT	18
3.2 ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE	19
3.3 ALLGEMEINE ZIELE	19
4 LEITLINIEN FÜR DIE RÄUMLICHE ENTWICKLUNG	21
4.1 SCHUTZ UND ENTWICKLUNG VON NATURRÄUMEN UND TOURISMUS	21
4.2 VERBESSERUNG DER SIEDLUNGSSTRUKTUR SOWIE STADTENTWICKLUNG UND STADT- UMLAND-VERHÄLTNIS	26
4.3 VERBESSERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR	29
4.4 VORBEUGENDER HOCHWASSERSCHUTZ	32
4.5 BRAUNKOHLESANIERUNG UND RÄUMLICHE NACHFOLGEENTWICKLUNG	35
5 UMSETZUNG DER LEITLINIEN	37
5.1 INSTITUTIONELLE RAHMENBEDINGUNGEN	37
5.2 FINANZIELLE RAHMENBEDINGUNGEN	38
6 POLITISCHE HANDLUNGSBEDARFE UND EMPFEHLUNGEN	39

1 Einleitung

Die in diesem Dokument enthaltenen Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze basieren auf den Raumordnerischen Leitbildern aus dem Jahr 1995, die angesichts der Entwicklungsprozesse und neuen Herausforderungen in diesem Raum einer **Aktualisierung und Konkretisierung** bedürfen. Dabei soll die Leistung des Vorgängerdokuments gewürdigt werden, erstmals gemeinsame Aussagen und ein gemeinsames Verständnis zur Raumordnung im deutsch-polnischen Grenzraum formuliert zu haben. Bei der nun vorliegenden Fassung handelt es sich lediglich um eine **Kurzüberarbeitung**, deren Ergebnis ein politisches Dokument ist, das in den Raumordnungsausschuss eingebracht und in der deutsch-polnischen Regierungskommission behandelt werden soll. Das Dokument enthält kurzfristig gültige Zielformulierungen sowie Handlungs- und Maßnahmenvorschläge. Eine ausführliche und weitergehende Bearbeitung bedarf eines größeren Zeitbudgets und ist im Rahmen eines Interreg-/PHARE-Projektes angedacht. Die auf eine längerfristige Perspektive ausgerichteten Leitbilder von 1995 sind weiterhin gültig, bis in einer solchen zweiten Phase ihre Weiterentwicklung in einem neuen Dokument erfolgt.

Mit der vorliegenden Fassung der Raumordnerischen Leitbilder wird ein weiterer Schritt in Richtung einer gemeinsam abgestimmten grenzüberschreitenden Raumentwicklung unternommen, daher stellen sich neue Aufgaben. Die aktualisierten Leitbilder sollen zum einen die räumlichen Entwicklungsvorstellungen der Fachressorts und der regionalen Akteure bündeln und Schwerpunkte setzen. Zum anderen sollen sie bei der Entscheidungsfindung im Bereich der Regionalentwicklung sowie als Orientierungshilfe dienen. Dazu ist es notwendig, die regionale Sichtweise stärker in die Bearbeitung einzubeziehen. Die von den regionalen Akteuren vor Ort angemahnte stärkere Operationalisierbarkeit der Leitbilder von 1995 stütze die Forderung nach einer integrativen Herangehensweise bei der Überarbeitung.

Zudem werden mit den vorliegenden Leitbildern die veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigt. Hierzu zählen die gesetzlichen Änderungen im Bereich der Raumordnung in beiden Staaten, die Gebiets- und Verwaltungsreform in der Republik Polen, die bevorstehende Osterweiterung der Europäischen Union, Konzepte und Vorgaben auf europäischer Ebene, die zwischenzeitlich umgesetzten Planungen und Konzeptionen sowie die strukturellen Veränderungen im Grenzraum. Weiterhin werden derzeit **aktuelle Themenfelder** einbezogen, wie die seit 1995 verstärkt ins Interesse der Raumordnung gerückte Thematik der Bergbausanierung und des Hochwasserschutzes, der nach der Hochwasserkatastrophe im Einzugsgebiet der Oder im Jahr 1997 mit besonderer Priorität vorangetrieben wurde. Der **räumliche Bezugsrahmen** wurde für die Aktualisierung erweitert, um die für die Region bestimmenden Verwaltungs-, Kultur- und Wirtschaftszentren Berlin, Szczecin (Stettin), Rostock, Poznań (Posen), Dresden und Wrocław (Breslau) in die gemeinsamen Überlegungen einbeziehen zu können.

An der Erarbeitung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze waren die folgenden Einrichtungen beteiligt. Auftraggeber sind das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), Berlin und das Amt für Wohnungswesen und Stadtentwicklung, Warschau. Die Bearbeitung des Projektes erfolgte auf deutscher Seite durch eine Arbeitsgemeinschaft bestehend aus dem Institut für ökologische Raumentwicklung Dresden (IÖR), dem Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung Erkner bei Berlin (IRS), dem Institut für Länderkunde Leipzig (IfL) und der Akademie für Raumforschung und Landesplanung Hannover (ARL) unter Federführung des IÖR und auf polnischer Seite durch das Institut für Raum- und Kommunalwirtschaft (IGPiK) in Warschau.

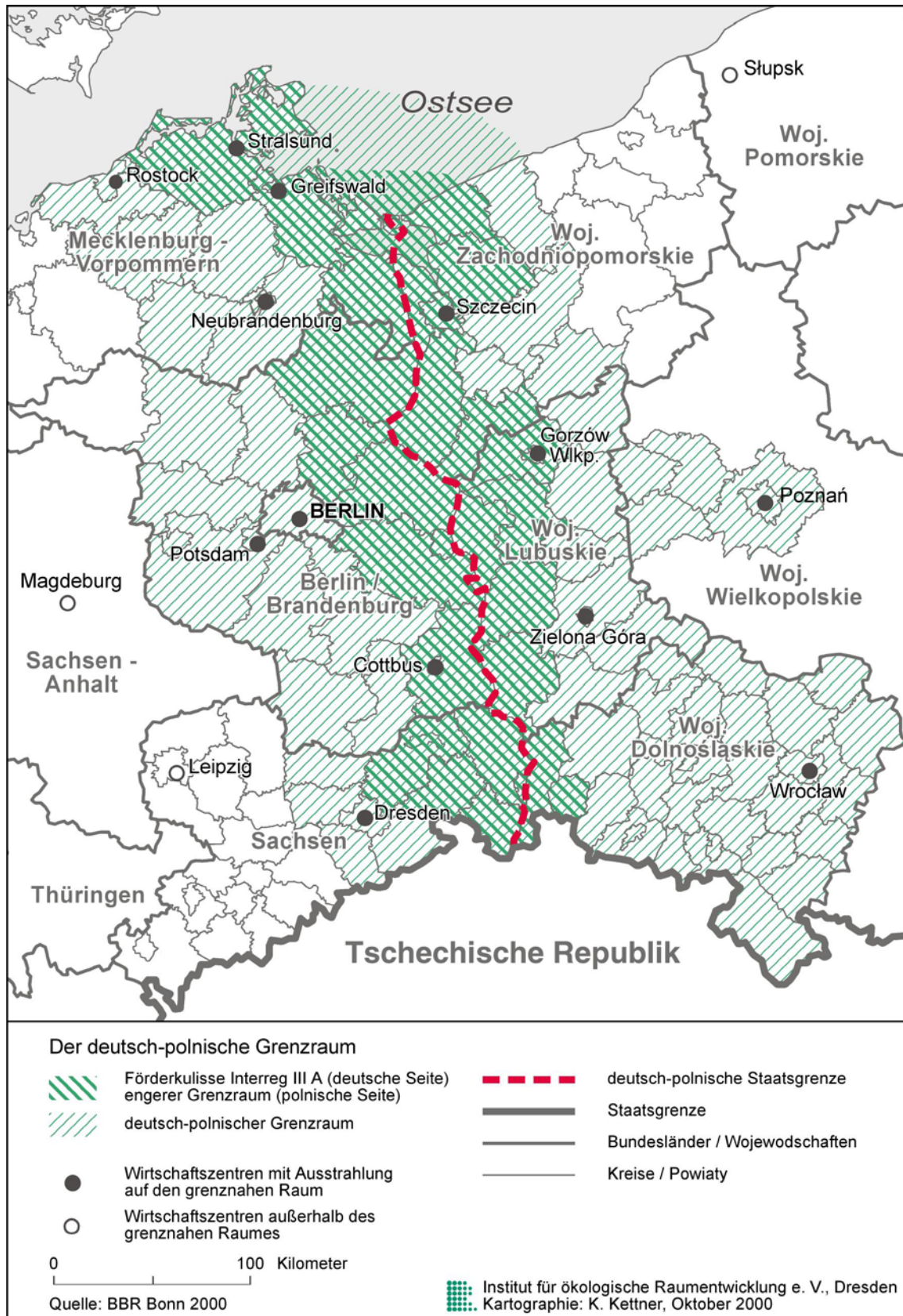
Aufgrund der Zielstellung, den regionalen Entwicklungsvorstellungen und –erfordernissen Rechnung zu tragen, wurde bei der Überarbeitung ein „**bottom-up**“-Prinzip verfolgt. Von Anfang an wurden regionale und lokale Akteure am Prozess der Erarbeitung beteiligt. Mittels Experteninterviews vor Ort, schriftlicher Befragungen und Workshops mit Vertretern der Bundesländer, der Wojewodschaften, der Landkreise, Gemeinden und Euroregionen sowie

der regionalen Planungsbehörden wurden deren Sichtweisen zu Herausforderungen und Prioritäten der räumlichen Entwicklung in den Bearbeitungsprozess einbezogen.

Im Folgenden wird zunächst auf die geänderten Rahmenbedingungen und neuen Herausforderungen für die Zusammenarbeit im deutsch-polnischen Grenzraum eingegangen. Neben dem Prozess der europäischen Integration werden veränderte Rahmenbedingungen durch die Verwaltungsreform und im Planungsrecht einbezogen, um auch die neuen Herausforderungen der Zusammenarbeit aufzugreifen. Daran schließen sich Grundsätze, Ziele und Leitlinien für den Grenzraum an. Dabei werden

- die allgemeinen Ziele und Grundsätze der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit,
- der Schutz und die Entwicklung von Naturräumen und Tourismus,
- die Verbesserung der Siedlungsstruktur, die Stadtentwicklung sowie das Stadt-Umland-Verhältnis,
- die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur,
- der vorbeugende Hochwasserschutz sowie
- die Braunkohlesanierung und räumliche Nachfolgeentwicklung

behandelt. Die Leitbilder liefern räumliche Prioritäten und dienen als Argumentationshilfe bei raumwirksamen Entscheidungen in den Regionen.



2 Neue Rahmenbedingungen und Herausforderungen für die Zusammenarbeit im deutsch-polnischen Grenzraum

2.1 Europäische Integration

2.1.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

Der Beitritt Polens zur EU wird im Grenzraum zu einer **offeneren Grenze** führen. Die derzeitige Außengrenze der EU wird zu einer Binnengrenze. Der deutsch-polnische Grenzraum tritt damit aus seiner bisherigen peripheren Lage heraus und nimmt innereuropäisch eine zentralere Lage ein.

Insbesondere die Zentren im deutsch-polnischen Grenzraum werden aufgrund der dynamisch wachsenden **wirtschaftlichen Verflechtungen** der west-, mittel- und osteuropäischen Staaten davon profitieren können. Allerdings ist die sektorale Wirtschaftsstruktur in weiten Teilen der Grenzregion insbesondere durch lohnkostenintensive und humankapitalarme Branchen geprägt. Diese werden im Zuge der weiteren Internationalisierung der Wirtschaft unter Anpassungsdruck geraten. Eine grenzüberschreitende und kooperative Regionalpolitik, die auf den günstigen Potenzialfaktoren in den Städten aufbaut, kann den Abbau von Defiziten beschleunigen und den Boden für wirtschaftliche Entwicklungsprozesse bereiten.

Nach der EU-Erweiterung werden unter Berücksichtigung vereinbarter Übergangsfristen die **Mindeststandards** im Sozial- und Umweltbereich grundsätzlich an EU-Verhältnisse angeglichen sein. Grenzüberschreitende Umweltprobleme und die Auswirkungen der unterschiedlichen Sozialverhältnisse können dadurch gemeinschaftlich gelöst bzw. besser eingedämmt werden.

2.1.2 Europäisches Raumentwicklungskonzept

Das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) von 1999 stellt sowohl einen Orientierungsrahmen für die verschiedenen Fachpolitiken der EU und der Mitgliedsstaaten als auch einen Leitfaden für die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften dar. Dieses politische Dokument soll eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung innerhalb des Territoriums der Europäischen Union unterstützen und als Referenzdokument für die Zusammenarbeit der Mitgliedsstaaten und ihrer regionalen und lokalen Gebietskörperschaften dienen. Bislang erstreckt sich dieses Dokument nicht auf Polen. Durch die Anwendung des EUREK sollen erhebliche räumliche Entwicklungsunterschiede innerhalb der EU schrittweise ausgeglichen und die teilweise gegenläufigen regionalen Wirkungen der Gemeinschaftspolitiken (Strukturfonds, TEN, Umweltpolitik, GAP etc.) besser aufeinander abgestimmt werden. Im deutsch-polnischen Grenzraum betrifft dies insbesondere die stärkere Verzahnung und Abstimmung bei der Durchführung des Programms PHARE CBC und der Gemeinschaftsinitiative Interreg III A.

Die Grundvorstellungen des EUREK zur räumlichen Entwicklung sind bezüglich des deutsch-polnischen Grenzraumes in folgender Richtung zu untersetzen.

- Im Hinblick auf die **Polyzentrische Raumentwicklung und eine neue Beziehung zwischen Stadt und Land** ist für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze hervorzuheben, dass Zentren unter Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Beziehungen entwickelt werden sollen. Dies gilt für Grenzstädte (Görlitz/Zgorzelec, Guben/Gubin, Frankfurt (Oder)/Ślubice) und für Zentren, deren Einzugsbereich in der Zukunft und teilweise auch heute schon Gebiete des Nachbarlandes umfasst (z. B. Szczecin (Stettin) und Vorpommern sowie Zittau – Bogatynia (Reichenau) – Hrádek n. N.). Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die grenzüberschreitende Erreichbarkeit der Städte, die weiter entfernt zur Grenze liegen wie Berlin, Poznań (Posen) und Wrocław (Breslau). Beim engeren deutsch-polnischen Grenzraum handelt es sich größtenteils um ländlichen Raum. Dieser sollte als eigenständiger, vielfältig nutzbarer und leistungsfähiger Raum bewahrt bzw. entwickelt werden.

- Im Hinblick auf den **gleichwertigen Zugang zu Infrastruktur und Wissen** gilt es im deutsch-polnischen Grenzraum, die defizitäre verkehrliche Anbindung zu verbessern. Insbesondere die Verbesserung der Grenzübergangsmöglichkeiten und der regionalen Verkehrsnetze ist anzustreben. Aufgrund der defizitären, jedoch für einen ländlichen Raum durchschnittlichen Ausstattung mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen ist der Zugang zu Telekommunikationseinrichtungen zu verbessern, wobei die Verfügbarkeit eines Mindestangebots an Informations- und Kommunikationstechnologien ermöglicht werden sollte. Sprachbarrieren im Grenzraum sollte mit der Förderung von Sprachkursen und –austauschen sowie entsprechenden Angeboten im Schulunterricht begegnet werden.
- Im Hinblick auf einen **umsichtigen Umgang mit der Natur und dem Kulturerbe** sollen im Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze die Voraussetzungen dafür geschaffen bzw. weiterentwickelt werden, dass Natur und kulturelles Erbe als Entwicklungspotenzial erhalten bleiben. Es gilt, Schutzmaßnahmen gemeinsam zu treffen und mit der regionalen Entwicklungspolitik abzustimmen. Die ökologisch sensiblen und für den Naturschutz wertvollen Bereiche sollen auch grenzüberschreitend unter Schutz gestellt und vernetzt werden. Dafür sind grenzüberschreitende Konzepte und Programme zu entwickeln und umzusetzen. Themen wie die Förderung erneuerbarer Energien sollten gemeinsam aufgegriffen werden. Das Wasser ist für den Grenzraum als schützenswerte Ressource relevant. Insbesondere der vorbeugende Hochwasserschutz hat für den deutsch-polnischen Grenzraum, wie durch das Oder-Hochwasser von 1997 bewusst geworden, große Bedeutung. Die neuen Regionalpläne beiderseits der Grenze müssen diesem Gesichtspunkt verstärkt Rechnung tragen. Des Weiteren sind Kulturlandschaften im Grenzraum zu erhalten und weiterzuentwickeln. Hierzu müssen im deutsch-polnischen Grenzraum grenzübergreifende Konzepte und Projekte entwickelt werden, wie dies z. B. bereits in der Zusammenarbeit "Kulturlandschaft Lebuser Land", im „Geopark Muskauer Faltenbogen“ sowie bei der „sächsisch-böhmisch-niederschlesischen Umgebendehauslandschaft entsteht.

2.1.3 Leitlinien für eine nachhaltige räumliche Entwicklung auf dem europäischen Kontinent

Die auf der 12. Europäischen Raumordnungsministerkonferenz (CEMAT) erarbeiteten Leitlinien für eine nachhaltige räumliche Entwicklung auf dem europäischen Kontinent aus dem Jahr 2000 stellen für die Mitgliedstaaten des Europarates (und damit für Deutschland und Polen als gleichberechtigte Partner) einschließlich ihrer Regionen und Gemeinden einen flexiblen und zukunftsorientierten Rahmen für die Zusammenarbeit dar. Es wird dabei die wirtschaftliche Integration zwischen den alten und den neuen Mitgliedsstaaten des Europarates betont.

Die Grundsätze einer nachhaltigen Raumentwicklungspolitik für Europa erfordern im Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze Anstrengungen im Hinblick auf

- die **Überwindung des Lohn- und Wohlstandsgefälles**, um eine ausgewogene sozio-ökonomische Entwicklung zu erreichen,
- den Entwurf eines **grenzüberschreitenden polyzentrischen Entwicklungsmodells**, an dem sich raumwirksame politische Entscheidungen und Investitionen orientieren können,
- die **grenzüberschreitende Entwicklung der Partnerschaft zwischen Stadt und Land** sowie die Erleichterung des Zugangs ländlicher Regionen zu städtischen Funktionen, damit die an der Grenze gelegenen Zentren (z. B. Szczecin (Stettin) oder Frankfurt (Oder)) zentralörtliche Funktionen für ländliche Bereiche im Nachbarland übernehmen können,
- die **Öffnung weiterer städtischer Grenzübergangsstellen**, um die Bedingungen für höhere regionalökonomische Wachstumseffekte und intensivere Austauschbeziehungen zu schaffen,

- die **Einrichtung und der Ausbau weiterer grenzüberschreitender ÖPNV-Verbindungen**, um ausgewogenere Erreichbarkeitsbedingungen unter Vermeidung starker Umweltbeeinträchtigungen zu schaffen,
- die Gewährleistung des **Zugangs zu Information und Wissen** im Grenzraum zur Überwindung der Sprachbarriere,
- die **grenzüberschreitende Verringerung von Umweltschäden** vor allem in sensiblen bzw. stark belasteten Bereichen wie dem Stettiner Haff,
- den Erfahrungsaustausch im Bereich der **Förderung erneuerbarer Energien**, damit deutsche Erfahrungen der polnischen Seite zur Verfügung gestellt und gemeinsam weiterentwickelt werden können,
- die Verbesserung des **Schutzes und der angemessenen Nutzung natürlicher Ressourcen sowie des Natur- und Kulturerbes**, um den starken naturräumlichen und kulturellen Verflechtungen im Grenzraum Rechnung zu tragen,
- die **Förderung eines umweltgerechten und ökonomisch tragfähigen Tourismus** sowie
- die **Stärkung des grenzüberschreitenden Hochwasserschutzes** zur Verringerung der Auswirkung von Naturkatastrophen.

Die Umsetzung der Leitlinien erfordert die Kooperation zwischen den europäischen Ländern im Bereich der Raumordnungspolitik. Die Grenzräume können sich in den kommenden Jahren als Mittler und Erfahrungsträger zwischen europäischen Staaten profilieren.

Bei der Umsetzung raumbedeutsamer Projekte sind zwei Arten der Zusammenarbeit zu beachten. Zum einen die horizontale Zusammenarbeit der Fachpolitiken, z.B. Verkehrs-, Umwelt-, und Landwirtschaftspolitik und zum anderen die vertikale Zusammenarbeit, also die Kooperation zwischen den verschiedenen Verwaltungsebenen.

2.1.4 Europäische Strukturfonds und Vor-Beitritts-Unterstützungen der EU

Für die Entwicklung des deutsch-polnischen Grenzraumes stehen mehrere Förderinstrumente der Europäischen Union zur Verfügung, die sich teilweise überlagern. Mit der Gemeinschaftsinitiative **Interreg III A** und dem Instrument **PHARE CBC II** zur Unterstützung der Transformationsprozesse in den Beitrittsländern stehen zwei Instrumente für die gezielte Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im deutsch-polnischen Grenzraum bereit. Bei der Anwendung der Instrumente Interreg III A und PHARE CBC II soll in der laufenden Förderperiode bis 2006 bei der Auswahl der Projektvorschläge stärker auf grenzübergreifende Effekte sowie auf eine verstärkte Abstimmung zwischen den beiden Programmen geachtet werden. Des Weiteren steht im Rahmen von Interreg ein Fonds für kleine Projekte bis 50.000 € zur Förderung von Kultur, Bildung und Beschäftigung zur Verfügung. Um die Förderung auf eventuell geänderte Rahmenbedingungen im Zuge der Erweiterung anpassen zu können, ist etwa zur Hälfte der Förderperiode vorgesehen, die Operationellen Programme sowie die Programmplanungsdokumente zu bewerten und gegebenenfalls anzupassen. Durch die beibehaltene Trennung der beiden Programme müssen grenzüberschreitende Projekte nach wie vor aus zwei unterschiedlichen Quellen finanziert werden, was eine koordinierte Entwicklung in den Grenzregionen erschwert.

Des Weiteren ist die Republik Polen als Partnerland an der Erstellung der Programmdokumente innerhalb der Gemeinschaftsinitiative **Interreg III B** für den CADSES-Raum (Central, Adriatic, Danubian and South-Eastern European Space) und für den Ostseeraum (BSR Baltic Sea Region) beteiligt. Eine Teilnahme Polens an **Interreg III C** ist innerhalb der Förderzonen Ost und Nordost ebenfalls möglich.

Für den deutschen Teil des Grenzraumes ist die **Ziel 1-Förderung** zur Entwicklung und strukturellen Anpassung von Regionen mit Entwicklungsrückstand vom Finanzvolumen her der größte Förderbereich. Im Hinblick auf den EU-Beitritt Polens und den sich damit eventuell verringern Ziel 1-Fördermitteln wird im PHARE 2000 Review vorgeschlagen, auf polni-

scher Seite mittels PHARE verstärkt Ziel 1-relevante Bereiche, wie Produktionssektor, Humanressourcen und unternehmensbezogene Infrastruktur, zu fördern.

Ein weiteres Instrument für die deutschen Teilregionen ist das Programm **LEADER+** für die Entwicklung ländlicher Räume. Begünstigt werden Aktionsgruppen und Partnerschaften, die bei der Aufstellung und Durchführung räumlicher Entwicklungsstrategien beteiligt sind. Im Bereich des deutsch-polnischen Grenzraumes hat sich diesbezüglich die Region Oderland formiert. Im Rahmen von LEADER+ können transnationale Projekte auch mit Nicht-EU-Mitgliedsstaaten wie Polen gefördert werden.

Für die Vorbereitung auf den EU-Beitritt stehen für den polnischen Teil des Grenzraumes neben PHARE weitere Heranführungshilfen wie **ISPA** zum Ausbau der Infrastruktur in den Bereichen Verkehr und Umweltschutz sowie **SAPARD** zur Modernisierung der Landwirtschaft und der Entwicklung der ländlichen Räume zur Verfügung.

Schließlich ist die besondere Situation in den Grenzregionen von der EU mit einem Aktionsprogramm anerkannt worden. Die Kommission wird eine Reihe von Maßnahmen als Einheitliche Gemeinschaftsaktion für Grenzregionen umsetzen. Diese zielen unter anderem auf die Intensivierung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und auf Maßnahmen zur Förderung von Klein- und Mittelständischen Unternehmen (KMU). Hierzu wurde der Etat für Kleinprojekte aufgestockt sowie ein Sonderprogramm der Europäischen Investitionsbank aufgelegt.

Es stehen somit erhebliche Fördermittel für den Grenzraum zur Verfügung. Nach dem Beitritt Polens zur Europäischen Union werden die Förderinstrumente harmonisiert. Bisher wird die grenzüberschreitende Kooperation durch die unterschiedlichen Förderinstrumente in beiden Ländern erschwert. Die möglichen positiven Wirkungen werden z. T. eingeschränkt durch unterschiedliche Schwerpunkte in den jeweiligen Staaten, aber auch durch fehlende nationale Kofinanzierungsmöglichkeiten.

Die Leitbilder können hier eine erste Orientierung geben durch Darstellung der gemeinsamen Zielsetzungen und durch Verständigung auf prioritäre Themen für den Grenzraum.

2.2 Verwaltung und Planung in Polen und Deutschland

2.2.1 Verwaltungsreform in Polen

Die Verwaltungsreform wurde von der polnischen Regierung am 1. Januar 1999 mit dem Ziel in Kraft gesetzt, die Verwaltungsstrukturen zu dezentralisieren. Der Umbau der Verwaltung wurde notwendig, da die Schaffung von regionalen Selbstverwaltungseinheiten zu den wichtigen Beitrittsbedingungen der Europäischen Union gehört.

Als Hauptbestandteil der reformierten Verwaltung in Polen sind zwei neue Verwaltungsebenen, **16 Wojewodschaften** sowie **315 Landkreise** und **65 kreisfreie Städte**, geschaffen worden. Jede Verwaltungsebene verfügt über einen eigenen Rat, der durch allgemeine Wahlen bestimmt wird, sowie über einen eigenen Haushalt.

Nach der Reform der polnischen Verwaltungen besitzen die **Wojewodschaften** Kompetenzen in vielen wichtigen Bereichen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Auf polnischer und deutscher Seite stehen sich nun vergleichbare Verwaltungsstrukturen gegenüber. Die neu geschaffenen Wojewodschaften konnten sich als Kooperationspartner für die deutschen Bundesländer etablieren. Es existieren zahlreiche formelle sowie informelle Kontakte zwischen den drei polnischen Wojewodschaften und den drei deutschen Bundesländern sowie zu regionalen Planungsbehörden.

Entsprechend dem Gesetz über die Kreisselbstverwaltung sind die **Kreise** mit Verwaltungsaufgaben der übergemeindlichen Ebene beauftragt. Viele neu eingerichtete polnische Kreise pflegen mittlerweile Partnerschaften mit deutschen Landkreisen. Eine verbesserte Ausstattung der Kreise mit Kompetenzen und Mitteln könnte dazu beitragen, dass diese eine aktive Rolle in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit spielen. Vielen Kreisen ist die

Antragstellung eines PHARE CBC-Projektes aufgrund fehlender Mittel zur Kofinanzierung bislang nicht möglich.

Die Kompetenzen der polnischen **Gemeinden** sind nach der letzten Verwaltungsreform unverändert geblieben. Sie beziehen sich auf die Grundversorgung der Bürger. Die Gemeinde besitzt in den Bereichen Kompetenz, für die laut Gesetz nicht andere Organe zuständig sind. Die Gemeinden haben die Möglichkeit, über eine Mitgliedschaft in den vier Euroregionen entlang der deutsch-polnischen Grenze an der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mitzuwirken.

2.2.2 Rechtsgrundlagen der Planung in Polen und Deutschland

Die Rechtsgrundlagen der Planung und die Planungssysteme haben sich in Polen und Deutschland nach der Verwaltungsreform in Polen im Jahr 1999 (siehe Kapitel 2.2.1) und nach einigen Änderungen des deutschen Rechts teilweise angeglichen. Für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Grenzraum ist dies von Vorteil, da sich nun **Partner mit ähnlichen Kompetenzen** gegenüberstehen.

Auf der Ebene der Bundesländer bzw. der Wojewodschaften sind **ähnliche Strukturen** vorzufinden. Seit der Verwaltungsreform in Polen besitzen auch die Wojewodschaften Selbstverwaltungsrecht im Bereich der räumlichen Planung. Während die deutschen Bundesländer Pläne und Programme der Landesplanung aufstellen, sind dies für die polnischen Wojewodschaften jeweils die Entwicklungsstrategien, die Raumordnungspläne der Wojewodschaft, die langfristigen Wojewodschaftsprogramme sowie die Bestimmung der Prioritäten der Zusammenarbeit der Wojewodschaft mit dem Ausland. Ein Unterschied zwischen Wojewodschaften und Bundesländern liegt in der Kontrollfunktion des polnischen Staates durch den Wojewoden, die es in dieser Form in Deutschland nicht gibt.

Darüber hinaus existieren in Deutschland Programme und Pläne auf regionaler Ebene zur Konkretisierung der Aussagen der Dokumente auf Länderebene unter Bezugnahme auf die spezifischen regionalen Gegebenheiten. Auch in diesen Dokumenten befinden sich Aussagen zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Eine solche regionale Ebene existiert in Polen nicht.

Die ähnliche Ausgangslage im Planungsrecht und mit Einschränkungen im Planungssystem beider Länder erleichtert eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der Raumordnung und Regionalplanung. Trotz des stärkeren zentralstaatlichen Einflusses auf polnischer Seite sowie der relativ kurzen Erfahrung mit dem dezentralen Planungssystem haben sich zahlreiche **formelle und informelle Kooperationen** etablieren können. Der Unterschied zwischen dem deutschen vierstufigen System der Raumordnung (Bund, Land, Region, Kommunen) und dem dreistufigen polnischen System (Staat, Wojewodschaft, Kommunen) führt teilweise zu Unklarheiten bei den Zuständigkeiten der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der Raumordnung und Regionalplanung. Dies ist ein Grund dafür, dass sie nur schwer institutionalisiert werden kann. Während auf polnischer Seite die Wojewodschaften die Zusammenarbeit leiten, sind dies in Deutschland, je nach Bundesland unterschiedlich, die Landes- oder die Regionalplanung.

2.2.3 Stand der Planung auf nationaler und regionaler Ebene

Mittlerweile gibt es in beiden Staaten auf nationaler und auf regionaler Ebene flächendeckend Programme, Pläne und Strategien zur räumlichen Entwicklung für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze. Mit den verabschiedeten formellen Dokumenten der Landes-, Wojewodschafts- und Regionalplanung liegen politisch **legitimierte Konzepte und Strategien** vor, die ausnahmslos eine Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit fordern. In Anbetracht dieses Rückhalts ist es erforderlich, die formulierten Strategien, Grundsätze und Ziele für den Grenzraum zu konkretisieren und Maßnahmen zur Umsetzung der Vorgaben zu verstärken.

Der Vergleich der **Prioritätensetzung** der räumlichen Entwicklung auf deutscher und polnischer Seite zeigt aufgrund der ähnlichen Aufgabenstellung in beiden Teilbereichen viele Pa-

rallelen. Auf beiden Seiten werden die Nutzung endogener Potenziale sowie die Profilierung der Regionen, die verstärkte grenzüberschreitende Kooperation, der Ausbau der Infrastruktur sowie die Ansiedlung zukunftsorientierter Wirtschaftsbranchen als Prioritäten angesehen. Unterschiede ergeben sich aufgrund andersartiger Problemstellungen im Bereich der Umstrukturierung der Landwirtschaft.

Aufgrund des größer werdenden Einflusses von **informellen Instrumenten** ist es sinnvoll, grenzüberschreitende Konzepte und Initiativen einzubeziehen, die über die formellen Pläne, Programme und Strategien hinausgehen, wie etwa das Strukturkonzept zur nachhaltigen Entwicklung der Inseln Usedom und Wollin, das Regionale Entwicklungskonzept Kleines Dreieck Zittau – Bogatynia (Reichenau) – Hrádek n. N., die Regionale Agenda Lausitz-Spreewald, die Lausitz Initiative, das Netzwerk Ostbrandenburg-Westpolen oder die Internationale Bauausstellung Fürst-Pückler-Land. Bei der Auswertung zeigt sich eine große Bandbreite an grenzüberschreitenden Initiativen, welche die Entwicklung im deutsch-polnischen Grenzraum beeinflussen. Diese Aktionen können wertvolle Impulse für die Ziel- und Prioritätensetzung im Grenzraum liefern.

2.3 Neue Herausforderungen im deutsch-polnischen Grenzraum

2.3.1 Allgemeine Ausgangslage und Aufgaben

Der deutsch-polnische Grenzraum wird gegenwärtig wesentlich durch den Charakter der Grenze als EU-Außengrenze bestimmt, der sich direkt durch das Vorhandensein einer Reihe wirksamer Unterschiede und Sperrbestimmungen sowie darüber hinaus indirekt durch das Fortbestehen wesentlicher struktureller Unterschiede (v. a. Wirtschafts- und Wohlstandsgefälle) ausdrückt. Nach der **Erweiterung der Europäischen Union** und dem Beitritt Polens können sich grenzüberschreitende Regionen entlang der EU-Binnengrenze formieren und weit mehr als bisher als ein miteinander verbundenes Ganzes in Erscheinung treten. Die Herausforderung und Aufgabe der nationalen und regionalen Raumordnungspolitik besteht deshalb für den deutsch-polnischen Grenzraum darin, die positiven Entwicklungsaspekte zunehmender grenzüberschreitender Zusammenarbeit vorausschauend zu erkennen und zu fördern, bestehende Hemmnisse abzubauen und den sich abzeichnenden Schwierigkeiten rechtzeitig entgegenzuwirken.

Bereits in der Vergangenheit sind beachtliche **Ergebnisse der Zusammenarbeit** an der deutsch-polnischen Grenze erreicht worden. Hervorzuheben sind insbesondere die Fortschritte im Rahmen der Euroregionen, die Kooperationen der benachbarten Grenzstädte (Frankfurt/Ślubice, Guben/Gubin, Görlitz/Zgorzelec, Zittau/Bogatynia) sowie die Abstimmung der regionalen Entwicklungspläne. Darüber hinaus ist die intensive Kooperation zwischen Zielona Góra (Grünberg) und Cottbus im kulturellen und wissenschaftlichen Bereich positiv hervorzuheben. Besonders zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die Empfehlungen der deutsch-polnischen Raumordnungskommission über die Zusammenarbeit bei der Aufstellung von Bauleitplänen, bei der Durchführung regionaler und überregionaler Planungsmaßnahmen sowie für den Informationsaustausch und beidseitige Konsultationen bei Vorhaben bzw. Investitionsmaßnahmen auf beiden Seiten der Grenze.

Mittelfristig werden die Ausweitung und Intensivierung der internationalen bzw. europäischen Arbeitsteilung nach Osten im Zuge der europäischen Integration auch für den deutsch-polnischen Grenzraum **bedeutende Entwicklungschancen** mit sich bringen. Der Raum, insbesondere die Städte mit einer guten Ausstattung an Potenzialfaktoren, profitiert zum einen von seiner insgesamt vorteilhaften wirtschaftsgeographischen Lage und zum anderen durch seine Führungsvorteile zu den Zentren Berlin, Rostock, Dresden, Szczecin (Stettin), Poznań (Posen) und Wrocław (Breslau), die ihre Funktionen grenzüberschreitend erfüllen können. Regionalökonomisch besteht die Möglichkeit, die Nachteile der jeweiligen nationalen Randlage zu relativieren und dadurch Einkommen sowie Wettbewerbsfähigkeit in einem erweiterten Markt zu erhöhen. Auch für den unmittelbaren Grenzraum kann sich die räumliche Nähe zu den Beitrittskandidaten als ein Vorteil erweisen.

Die **Bevölkerung** der Regionen entlang der deutsch-polnischen Grenze zählt im engeren Grenzraum knapp 6 Mio. Einwohner (jeweils etwa 3 Mio. in Deutschland und in Polen), im erweiterten Grenzraum leben weitere 12 Mio., davon 5 Mio. in Polen und 7 Mio. in Deutschland. Insbesondere auf deutscher, aber auch zunehmend auf polnischer Seite bestehen **gravierende Probleme mit Bevölkerungsverlusten** in Folge von Abwanderung und einer negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung. Auslöser sind die hohen Arbeitslosenzahlen sowie der Mangel an Ausbildungsplätzen für junge Menschen. Insbesondere die im engeren Grenzraum gelegenen Zentren leiden unter der mangelnden Auslastung kultureller und sozialer Infrastruktur. Zwischen Deutschland und Polen bestehen umfangreiche Personenbewegungen, die auf die nächstgelegenen Städte sowie auf Berlin gerichtet sind. Die derzeit gravierendsten Hemmnisse für intensivere Beziehungen zwischen der deutschen und der polnischen Bevölkerung sind die Sprachbarriere sowie die unterschiedliche Staatsbürgerschaft (zugleich EU- bzw. Nicht-EU-Bürgerschaft) und die damit verbundene unterschiedliche Freizügigkeit (Wohnrecht, Arbeitserlaubnisse, Niederlassungsrechte, Eigentumsrechte).

Die **Siedlungsstruktur** entlang der deutsch-polnischen Grenze ist durch Zentren mit überregionaler, regionaler und subregionaler Bedeutung gekennzeichnet. Bedeutendstes Zentrum ist die deutsche Hauptstadt Berlin, die als Metropole von besonderer Bedeutung für die nahe gelegenen Zentren auf deutscher und auf polnischer Seite ist. Berlin muss seine Metropolfunktionen in dieser Hinsicht noch weiter ausbauen. Weitere überregionale Zentren sind Szczecin (Stettin), Poznań (Posen), Wrocław (Breslau), Rostock, Cottbus und Dresden. Grenzüberschreitende Zentrenfunktionen im engeren Grenzraum haben Świnoujście (Swinemünde), Szczecin (Stettin), Schwedt, Frankfurt (Oder)/Słubice, Eisenhüttenstadt, Guben/Gubin, Görlitz/Zgorzelec und Zittau/Bogatynia. Eine grenzspezifische Besonderheit bilden die Doppelstädte, für die gemeinsame Stadtentwicklungsplanungen notwendig sind, zu deren Installierung bereits Erfolg versprechende Schritte unternommen worden sind. Insbesondere in diesen Städten sind die Probleme der Arbeitslosigkeit und der vorhandenen Armut grenzüberschreitend anzugehen. Zudem stehen die kleineren Zentren in Gefahr, durch die vorherrschenden Schrumpfungsprozesse ihr Potenzial für den Grenzraum zu verlieren. Um ein polyzentrisches deutsch-polnisches Städtesystem ausbilden zu können, müssen die Städte im engeren Grenzraum gestärkt werden. Als neue Herausforderung auf beiden Seiten der Grenze gilt es weiterhin, die zahlreichen Konversionsflächen einer neuen Nutzung zuzuführen sowie die entstandenen Probleme durch die Schließung und Konzentration militärischer Einrichtungen zu lösen.

Im Bereich der **Wirtschaft** sind zwischen den deutschen und den polnischen Regionen entlang der Grenze erhebliche Unterschiede vorzufinden. Auf der deutschen Seite sind nach dem Zusammenbruch der DDR-Industrie kapital- und humankapitalintensive Industrien verblieben und an die internationalen Wettbewerbsbedingungen angepasst worden. Die durch den Industrierückgang freigesetzten Arbeitskräfte konnten nur teilweise in den Bereichen Handel, Gewerbe und Dienstleistungen aufgenommen werden, die Arbeitslosenzahlen konnten in den vergangenen Jahren nicht reduziert werden. Die Wirtschaftsleistung liegt beträchtlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt. Umfangreiche Investitionen der letzten Jahre in Infrastruktur und Umweltschutz haben aber dazu beigetragen, dass eine mittel- und langfristige wirtschaftsstrukturelle Stabilisierung der Regionen möglich erscheint. Die Herausforderung liegt aktuell in der Stabilisierung der derzeitigen Situation, um den fortschreitenden Rückgang der Bevölkerung und die Zunahme der Arbeitslosigkeit aufzuhalten und daran anschließend die Potenziale auszubauen. Dies gilt insbesondere für die Verbesserung der endogenen Potenzialfaktoren, die sektorale Wirtschaftsstruktur und Unternehmenskooperationen (z. B. Mobilisierung gewerblicher Investitionen entlang von Wertschöpfungsketten, Stärkung der technologischen Basis und Effizienz der Unternehmen, Förderung von grenzüberschreitenden Unternehmensverbänden).

Auf der polnischen Seite hat eine ähnlich umfassende Umstrukturierung der Industrie erst teilweise stattgefunden. Jedoch sind auch hier erhebliche Arbeitsplatzverluste, etwa in letzter Zeit durch die Schließung und Konzentration von militärischen Einrichtungen und durch eine sinkende Nachfrage nach Waren auf den polnischen Märkten entlang der Grenze, hinzunehmen. Im gesamtstaatlichen polnischen Vergleich werden hier bei der wirtschaftlichen

Leistung und dem Wohlstandsniveau bestenfalls Durchschnittswerte erreicht. Es bestehen ebenfalls deutliche Abwanderungstendenzen, jedoch eher aus den Dörfern in die größeren Städte. Hier ist eine besondere Stärkung des ländlichen Raums notwendig, um diesen nicht zu entleeren. Zunehmende Bedeutung haben die Programme und Aktivitäten gewonnen, aus denen sich Handlungsoptionen für die Raumordnung ergeben, z. B. die Grenzüberschreitende Arbeitsmarktkommission des Landes Mecklenburg-Vorpommern und der Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Westpommern) oder die Deutsch-Polnische Wirtschaftsförderungsgesellschaft.

Der EU-Beitritt Polens führt im deutsch-polnischen Grenzraum zu kontroversen Einschätzungen der zukünftigen Entwicklung. Einerseits wird ein erhöhter Anpassungsdruck auf die lohnintensiven Dienstleistungsmärkte und eine vermehrte Zuwanderung flexibler, junger Arbeitskräfte aus den Beitrittsländern erwartet, die als Konkurrenz auf dem deutschen Arbeitsmarkt angesehen werden. Andererseits ist zu erwarten, dass die Migration sich in erster Linie auf die westdeutschen Bundesländer und Berlin konzentrieren wird und im deutsch-polnischen Grenzraum vor allem Pendlerbewegungen eine Rolle spielen werden. Eine geschickte Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Teilräumen kann den allgemeinen Anpassungsdruck mindern und gegenüber grenzfernen Regionen, die nicht über die Möglichkeit einer solchen Arbeitsteilung verfügen, einen Vorteil darstellen.

Erhebliche Unterschiede zwischen den deutschen und den polnischen Regionen bestehen bei der **Infrastruktur** und insbesondere im Verkehrswesen. Auf der deutschen Seite ist das Autobahnnetz bis zur Grenze unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszunahme bis 2015 und der bereits begonnenen bzw. abgeschlossenen Neu- und Ausbauprojekten ausreichend dicht angelegt, wobei noch qualitative Verbesserungen im Bestandsnetz erforderlich sind. Es besteht ein enges, vorzugsweise auf Berlin, Szczecin (Stettin), Poznań (Posen), Wrocław (Breslau) und Dresden ausgerichtetes Straßen- und Schienennetz. Der Grad der Motorisierung ist hoch. Grenznah gelegen sind die internationalen Flughäfen von Berlin und Szczecin (Stettin), wobei die Berliner Flughäfen nach Zahl der Flugverbindungen und interkontinentaler Bedeutung einen besonderen Rang einnehmen. Der Seehafen in Szczecin (Stettin) ist durch Schienen- und Straßenverbindungen überwiegend an die polnischen Wirtschaftszentren angebunden. Eine leistungsfähige Eisenbahnverbindung für den Personen- und Güterverkehr führt von der deutsch-polnischen Grenze bzw. von Berlin nach Poznań (Posen) und Warszawa (Warschau), für den Güterverkehr ist weiterhin die „Niederschlesische Magistrale“ Dresden/Leipzig/Berlin – Hoyerswerda – Horka – Węglińiec (Kohlfurt) – Wrocław (Breslau) von Bedeutung. Die Strecke Dresden – Görlitz – Wrocław (Breslau) ist die zweite wichtige Fernreisezugstrecke zwischen Deutschland und Polen. Das polnische Straßen- und Schienennetz ist im Allgemeinen weniger gut ausgebaut als das deutsche, und es fehlt dort eine von Szczecin ausgehende tragfähige durchgehende Nord-Süd-Verbindung für den Straßenverkehr. Die Anzahl der Grenzübergänge und teils auch deren Kapazität sind trotz der in den letzten Jahren erreichten Verbesserungen noch nicht ausreichend. Zur Vermeidung einer weiteren Verstärkung der Defizite wird dem zunehmenden Transitverkehr in die mittel- und osteuropäischen Länder voraussichtlich auf europäischer Ebene stärker Rechnung getragen. Dabei ist die Kombination der folgenden politischen Optionen vorgesehen:

- der Ausbau der Verkehrswege für Schiene, Straße und Wasserstraße für den Personen- und Güterverkehr soll gleichermaßen verstärkt werden,
- dabei sind die verschiedenen Verkehrsträger durch den Bau intermodaler Terminals zu vernetzen und gezielte Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz vorzunehmen und
- es sollen die bilateralen Verträge zur Regelung des Binnenschiffverkehrs aufrecht erhalten werden.

Im Bereich der **Umwelt** konnten beachtliche Verbesserungen der Luft- und Wasserqualität erreicht werden, teils bewirkt durch aktive Umweltschutzmaßnahmen (Klärwerke, Filteranlagen) und teils im Ergebnis der Stilllegung von Industriekapazitäten. Eine unterschiedliche

Problemlage ergibt sich bei den deutschen und polnischen Braunkohletagebauen beiderseits der Lausitzer Neiße. Neben den weiterhin bestehenden Umweltbelastungen durch aktive Braunkohletagebaue (Flächenzerstörung, Grundwasserabsenkung, Staubeentwicklung) tritt als eine zunehmend wichtigere Aufgabe die Rekultivierung, Revitalisierung und Wiedernutzbarmachung von Bergbaufolgefächern in den Vordergrund.

Gute Erfolge verzeichnet die Ausweisung und Sicherung von **Schutzgebieten unterschiedlicher Kategorien**, wobei die Abstimmung der deutschen und der polnischen Maßnahmen sich zunehmend verbessert. Eine besondere Chance bietet die Umsetzung der Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Richtlinie zur Erstellung eines europaweiten zusammenhängenden ökologischen Netzes. Mit dem Beitritt Polens zur EU muss auch dort diese Richtlinie umgesetzt werden. Dies ist Gegenstand der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Konflikte und Handlungsbedarfe ergeben sich in diesem Bereich durch touristische Überlastung und durch neue grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen. Diese Konflikte sind grenzüberschreitend unter Beachtung der fachlichen Belange zu lösen.

Mit dem Oderhochwasser des Jahres 1997 wurden erhebliche Unzulänglichkeiten beim **Hochwasserschutz**, insbesondere aber die unzureichende internationale Abstimmung offenkundig. Ihre Überwindung erfordert ein zwischen der Republik Polen, der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland abgestimmtes, gemeinsames Programm der Hochwasserbeobachtung und –prognose sowie der Schutzbauten, Schutzmaßnahmen und des Flächenmanagements an Oder und Lausitzer Neiße, das den gesamten Einzugsbereich der beiden Flüsse einschließlich der in Tschechien gelegenen Quellgebiete und Oberläufe einbezieht. Ansatzpunkte bietet u. a. das deutsch-polnisch-tschechische Kooperationsprojekt ODERREGIO, das zur Vermeidung künftiger Hochwasserkatastrophen das gesamte Oder-Einzugsgebiet einbezieht.

Im Bereich der **Bergbaufolgelandschaften** befinden sich auf deutscher Seite mittlerweile viele Sanierungsprojekte in der Planung oder Umsetzung. Diese Erfahrungen können auf polnischer Seite genutzt und gemeinsam weiterentwickelt werden. Eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung von Projekten zur Flutung von Tagebaurestlöchern ist die Vereinbarung von Prinzipien zur Nutzung von Grenzgewässern.

2.3.2 Ergebnisse der bisherigen Interreg-Projekte

Die bisherigen Erfahrungen mit Interreg-Projekten der abgelaufenen Förderperiode zeigen, dass insbesondere die Gemeinschaftsinitiative **Interreg II A** einen wichtigen Beitrag zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im deutsch-polnischen Grenzraum geleistet hat. Eine Vielzahl an erfolgreichen Projekten hat dazu beigetragen, die Kommunikation und den Austausch über die Grenze hinweg auszubauen. Insbesondere bei Projekten, die mittels einer PHARE CBC-Förderung ein Pendant auf polnischer Seite haben, sind intensive grenzüberschreitende Kontakte zu beobachten gewesen. Aufgrund des großen Nachholbedarfs lag ein Schwerpunkt der Interreg II A-Projekte beim Infrastrukturausbau.

Auch die Gemeinschaftsinitiative **Interreg II C** für transnationale Zusammenarbeit hat in vielen Bereichen einen intensiven grenzüberschreitenden Dialog angestoßen und dabei die Entwicklung im Grenzraum in größere europäische Zusammenhänge eingebettet. Zu spezifischen Fachthemen haben Projekte mit deutscher und polnischer Beteiligung wie TransLogis, VISION PLANET, FOCUS, PLAIN, WETLANDS oder VASAB 2010+ zu einem intensiven fachlichen Austausch beigetragen.

3 Allgemeine Ziele und Grundsätze der Zusammenarbeit

3.1 Stärken und Schwächen der Zusammenarbeit

Seit der Erarbeitung der Raumordnerischen Leitbilder im Jahre 1995 ist als Stärke der Zusammenarbeit die mit der Verwaltungsreform in Polen verbundene **Annäherung der Verwaltungsstrukturen und Planungsgrundsätze** in beiden Ländern hervorzuheben. Seither stehen sich in den deutschen Bundesländern und den polnischen Wojewodschaften regional

zuständige und selbstständige Partner gegenüber. Teilweise treten auf deutscher Seite auch die regionalen Planungsbehörden als Partner in Erscheinung. Daneben bestehen mittlerweile vielfältige Kontakte auf nicht-staatlicher Ebene. Diese Initiativen gilt es zu bündeln und für die Entwicklung des Grenzraumes zu nutzen. Weiterhin bieten die EU-Fördermittel Chancen für die Initiierung und Umsetzung grenzüberschreitender Projekte.

Nach wie vor treten Hemmnisse bei der grenzübergreifenden Kooperation im Bereich der Raumordnung und Regionalplanung auf, die oftmals in **Problemen beim Informationsaustausch** begründet sind. Weiterhin wirken sich Defizite bei der grenzüberschreitenden Infrastruktur sowie die Sprachbarriere hemmend auf die Effizienz und Effektivität von Kooperationsvorhaben aus. An bestehende grenzübergreifende Ansätze einer aktiven Forschungs- und Bildungskooperation sollte angeknüpft werden.

3.2 Allgemeine Grundsätze

Der deutsch-polnische Grenzraum soll sich langfristig als ein **Raum partnerschaftlicher Zusammenarbeit** zwischen beiden Staaten profilieren, der im Europa der Regionen einen angemessenen Platz findet.

Bereits bestehende Partnerschaften im Grenzraum sollen weiter gefördert und neue initiiert werden. Dabei sind Barrieren der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit abzubauen und eine Integration, etwa durch die Möglichkeit auf regionaler und lokaler Ebene Kooperationsvereinbarungen abzuschließen, schrittweise einzuleiten.

Zur **besseren Koordinierung der räumlichen Planung** ist eine engere Verbindung zwischen Raumordnungsplänen und Flächennutzungsplänen auf beiden Seiten herzustellen. Darüber hinaus müssen bereits existierende Strategien, Konzepte und Initiativen in den Prozess der Leitbilderentwicklung und -umsetzung für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze eingebunden werden.

Die Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze sollen **die grundlegende Orientierung bei der Prioritätensetzung** im Zuge der Infrastrukturplanung sowie bei der Regional- und Strukturförderung und in weiteren Kooperationsbereichen wie Natur- und Hochwasserschutz bieten.

3.3 Allgemeine Ziele

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Der **Informationsaustausch** zwischen den planenden Verwaltungen, aber auch zwischen nicht-staatlichen Organisationen ist zu erleichtern. Dabei sind die Sprachbarrieren abzubauen und Kommunikationsprozesse zu initiieren bzw. zu unterstützen.

Auf der Ebene der räumlichen Planung ist eine **Harmonisierung der raumordnerischen Absichten und Festlegungen** anzustreben. In der Übergangsphase ist es Aufgabe der Raumordnerischen Leitbilder, einen Beitrag zu einer ausgewogenen und zwischen den beiden Ländern abgestimmten Entwicklung im deutsch-polnischen Grenzraum zu leisten.

Die **Disparitäten in den Teilräumen sind zu analysieren** und schrittweise abzubauen. Dabei ist zu beachten, welche spezifische Rolle die jeweiligen Teilräume der Grenzregion für die Raumentwicklung in den beiden Ländern spielen.

Raum- und Siedlungsstruktur

Die Raum- und Siedlungsstruktur wird wesentlich durch das **Städtefünfeck** Berlin - Szczecin (Stettin) - Poznań (Posen) – Wrocław (Breslau) – Dresden („Deutsch-Polnisches Haus“) geprägt. Seine Entwicklung, insbesondere die Vernetzung der Städte und die Nutzung der von ihnen ausgehenden Impulse für die Entwicklung der Gesamtregion, ist von großer Bedeutung für die Schaffung einer grenzüberschreitenden Region wirtschaftlicher Integration.

Die **endogenen regionalen Potenziale** des Grenzraumes sollen für dessen Entwicklung verstärkt genutzt und zielgerichtet ausgebaut werden. Die Stärken des Raumes müssen ins Bewusstsein der regionalen Akteure gebracht und als spezifische Stärken eines Grenzraumes gegenüber anderen Regionen profiliert werden.

Ländliche und dichter besiedelte Räume sind differenziert zu entwickeln. Insbesondere Szczecin (Stettin), Berlin, Poznań (Posen), Dresden und Wrocław (Breslau) sind dabei als Städte von herausragender Bedeutung für den Grenzraum zu behandeln und zu entwickeln. Die **Wettbewerbsfähigkeit** dieser und anderer Entwicklungszentren soll so verbessert bzw. deren Struktur soll so gestärkt werden, dass die übrigen Regionen und Städte des Grenzraumes von diesem Aufschwung profitieren.

Wirtschaftliche Entwicklung

Die Paneuropäischen Verkehrskorridore II und III sind von europäischem Interesse und werden zu erheblichen Investitionen führen. Diese gilt es im Grenzraum für die wirtschaftliche Entwicklung zu nutzen. Sie bilden die Voraussetzung für die **Vernetzung der Wirtschaftsstrukturen**. Die ökonomischen Vernetzungsperspektiven werden sich im Verhältnis zu den nationalen Entwicklungen insbesondere dann günstig gestalten, wenn die Integrationseffekte sich durchsetzen und es gelingt, die mentalen Barrieren im unmittelbaren Grenzraum zu überwinden. Hiervon wird abhängen, inwieweit sich der wirtschaftliche grenzüberschreitende Verkehr entwickelt und die klein- und mittelständischen Unternehmen (KMU) und Handwerksbetriebe motiviert werden, grenzüberschreitend zu kooperieren.

Verkehr

Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen sollen vorrangig der **Verknüpfung der bestehenden Netze** dienen. Zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Kommunikation ist der Ausbau der kleinräumigen Verkehrsverbindungen zu beschleunigen. Dabei sollen Maßnahmen zur Aufwertung bzw. Reaktivierung grenzüberschreitender ÖPNV-Leistungen aufgrund der festgestellten Mängel und der ausgebliebenen Verbesserungen erhöhte Priorität erhalten.

Der Besonderheit der deutsch-polnischen Grenze als Flussgrenze muss nach Öffnung der Grenzen durch neue Brücken über Oder und Lausitzer Neiße Rechnung getragen werden. Auch wenn mit Übergangsfristen zu rechnen ist, muss die Verkehrs- und Infrastrukturplanung dies schon heute in Rechnung stellen. Das Netz der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen muss verdichtet und die Durchlasskapazität der bestehenden Übergänge erhöht werden. Für den Tourismus werden spezielle Übergänge für Fußgänger und Radfahrer als vorrangig angesehen.

Umsetzung der Raumordnerischen Leitbilder

Die Leitbilder sollten mit Hilfe einer laufenden **Raumbeobachtung** unter Beachtung der sich ändernden räumlichen Bedingungen aktualisiert werden.

Zur Umsetzung der in diesen Leitbildern formulierten Ziele und Handlungsbedarfe sind Partner auf beiden Seiten der Grenze zu benennen. **Fachspezifische und politische Partnerschaften** müssen initiiert sowie bestehende genutzt werden. Für die Realisierung der Ziele ist eine Kontinuität der Beziehungen sowie das Vorhandensein von festen Ansprechpartnern hilfreich. Ein gegenseitiger, grenzüberschreitender Austausch von Personal ist anzustreben, entsprechende Fördermittel sind in Anspruch zu nehmen.

Des Weiteren ist die richtige Zuordnung der jeweiligen Fachthemen zu den jeweils zuständigen räumlichen Planungsebenen und Institutionen relevant. Die Kooperation zwischen den beiden Ländern sollte sich auf **klare und kontinuierliche Zuständigkeiten** stützen.

4 Leitlinien für die räumliche Entwicklung

4.1 Schutz und Entwicklung von Naturräumen und Tourismus

4.1.1 Aktuelle Lage

Der deutsch-polnische Grenzraum weist eine **Natur- und Landschaftsvielfalt** und einen relativ **hohen Anteil an Schutzgebieten** auf, die grenzüberschreitend naturräumlich vernetzt sind. Durch die Grenzlage bedingt setzt eine Renaturierung eines Teils der Gebiete ein, die somit Lebensräume für seltene Tier- und Pflanzenarten bieten. Der Grenzraum besitzt für den Vogelschutz und für den Schutz wassergebundener Arten eine besonders große Bedeutung, was vor allem auf das untere Odertal, das Stettiner Haff und die Ostsee zutrifft. Deutlich wird dies an der Vielzahl der gemeldeten FFH (Flora-Fauna-Habitat)-, SPA (Special Protected Areas/Vogelschutz)- sowie RAMSAR (Feuchtgebiete von internationaler Bedeutung)-Gebiete in diesem Raum.

Seit 1995 sind Erfolge durch die Erweiterung, Neuausweisung und **grenzüberschreitende Vernetzung** von Schutzgebieten (insbesondere im grenzüberschreitenden Internationalpark Unteres Odertal) erzielt worden. Bei der Ausweisung von Schutzgebieten bestehen Abwägungskonflikte mit anderen Belangen. Die bereits 1995 angestrebte einheitliche Behandlung der jeweiligen Schutzfunktionen konnte noch nicht in allen Gebieten sichergestellt werden.

Durch die naturräumlichen Gegebenheiten, landschaftlichen Besonderheiten (wie z. B. die Sudeten, den Muskauer Faltenbogen, das Untere Odertal, das Lebuser Seengebiet, den Spreewald und insbesondere die Ostseeküste) und die vorhandenen Großschutzgebiete ergibt sich ein **hohes Potenzial für naturbezogenen Tourismus und Naherholung**, welches durch bestehende Besucher- und Naturschutzzentren unterstützt wird und durch grenzüberschreitendes Management eine Basis für eine gemeinsame wirtschaftliche Entwicklung bieten kann. Günstige Entwicklungsmöglichkeiten bieten sich insbesondere in den verschiedenen Formen des Wassertourismus. Zudem weist der Grenzraum mit seinem reichen Kulturerbe ein hohes Potenzial für den Städte- und Kulturtourismus auf. Dies betrifft insbesondere die wichtigsten städtischen Zentren wie Berlin, Dresden, Wrocław (Breslau), Szczecin (Stettin) und Poznań (Posen) sowie weitere Städte und Gemeinden im Grenzraum mit Denkmälern und städtebaulichen Ensembles.

Es bestehen auch **Beeinträchtigungen der Umweltmedien**, der Naturräume und des Landschaftsbildes:

Einige Böden und Gewässer sind durch Altlasten, unzureichende Abwassersysteme und Einträge aus der intensiven Landwirtschaft **kontaminiert**. Darüber hinaus sind die Böden durch eine zunehmende Flächenversiegelung sowie Wasser- und Winderosion gefährdet. Das Grundwasser ist zudem durch die Bergbautätigkeit in den entsprechenden Bereichen abgesenkt. Bergbautätigkeit und oberflächennaher Rohstoffabbau beeinträchtigen in einigen Teilräumen das Landschaftsbild.

Neue Verkehrsprojekte und geplante Grenzübergangsstellen verlangen eine gemeinsame Festlegung des Umgangs mit der potenziellen Belastung und Zerstörung ökologisch sensibler und wertvoller Bereiche. Diese Konflikte müssen gemeinsam in der Abwägung aller Belange gelöst werden. Dies gilt auch für wasserbauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Oder. **Interessenkonflikte** sowohl zwischen Verkehrsplanung und Naturschutz als auch zwischen Deutschland und Polen sind weiterhin beim Ausbau der Oder für die Binnenschifffahrt zu erwarten. Es ist eine der Schlüsselfragen, wie das große Potenzial der natürlichen Ressourcen im Grenzraum genutzt wird, gerade im Hinblick auf das weitere Zusammenwachsen des Raumes mit dem Beitritt Polens zur EU und der damit voraussichtlich verbundenen gesteigerten Flächeninanspruchnahme.

Die Tourismusgebiete der Ostseeküste und des Spreewaldes werden stark genutzt, was zu Überlastungserscheinungen und Konflikten mit Belangen des Naturschutzes führen kann. Zusätzlicher Flächendruck entsteht durch die Konkurrenzsituation zwischen deutschen und

polnischen Anbietern. Allgemein ist die **touristische Nutzung** des deutsch-polnischen Grenzraumes mit Ausnahme von Schwerpunktgebieten jedoch von geringer Intensität. Die zahlreichen touristischen Potenziale werden derzeit nicht ausreichend in Wert gesetzt und sind grenzüberschreitend kaum miteinander vernetzt. Die touristische Infrastruktur und die touristischen Dienstleistungen sind in vielen Gebieten unzureichend. Nachteilig wirken sich die langsamen Zollabfertigungen und die nicht ausreichend vorhandenen Grenzübergänge für den Fußgänger-, Radfahrer- und Bootsverkehr auf die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Tourismus aus. Dieses Problem ist bis zum Beitritt Polens zur EU aktuell. Der Tourismus im deutsch-polnischen Grenzraum ist saisonabhängig und konzentriert sich weitgehend auf den Sommer. Eine weitere Konzentration der touristischen Entwicklung auf den Bereich der Ostsee und ein weiterer Rückgang im Binnenland ist zu befürchten. Ein gemeinsames grenzüberschreitendes Tourismusmarketing wird durch die vorhandene Sprachbarriere erschwert.

4.1.2 Ziele

Der deutsch-polnische Grenzraum soll zu einem Raum weiterentwickelt werden, in dem der Schutz von Natur und Landschaft zu einem vielgestaltigen Netzwerk natürlicher und naturnaher Landschaftsräume beiträgt und dessen Entwicklungspotenzial auf ausgewogene Weise genutzt wird. Dabei soll insbesondere der Entwicklung eines sanften Tourismus Rechnung getragen werden. Das Naturraumpotenzial ist eng mit der Fremdenverkehrsentwicklung zu koppeln und in seiner **Vielfalt und grenzüberschreitenden Verflechtung** nachhaltig zu sichern und weiterzuentwickeln. Die Qualität von Boden, Wasser und Luft ist deutlich zu verbessern, mit den natürlichen Ressourcen muss sparsam umgegangen werden. Konflikte mit anderen Nutzungen und Vorhaben sind aufzuzeigen und grenzüberschreitend zu lösen. Planungen und Maßnahmen, welche den Schutz und die Entwicklung von Naturräumen beeinträchtigen, sollen unter Berücksichtigung internationaler Vereinbarungen übersektoral und grenzüberschreitend abgestimmt werden.

Als Leitbild für den Grenzraum kann der maritime und der **Wassertourismus** dienen und über ein gemeinsames Marketing und investive Maßnahmen als bedeutender Wirtschaftsfaktor im deutsch-polnischen Grenzraum entwickelt werden. In Hinsicht auf die Entwicklung eines **sanften Tourismus** ist insbesondere auf Wassersportarten abzielen, die geringe Umweltbelastungen mit sich bringen. Der Motorboottourismus soll als bedeutender Faktor für den Tourismus im Grenzraum entwickelt werden, allerdings sollten sensible Naturräume berücksichtigt sowie differenziert und zeitlich begrenzt genutzt werden. Eine bedeutende Rolle sollte außerdem dem **Fahrradtourismus** zukommen, der grenzüberschreitend zu fördern ist. Über einen sanften Tourismus mit den entsprechenden Angeboten sind die Naturräume und Kulturlandschaften zu erhalten.

4.1.3 Prioritäten

Bei der Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den Bereichen Naturschutz und Tourismus ist auf die Erfahrungen mit dem **grenzüberschreitenden Biotopverbund** unter besonderer Berücksichtigung der direkt an der Grenze gelegenen Flächen aufzubauen. Eine besondere Rolle spielen dabei die Oder und die anschließenden Auengebiete und Fließgewässer. Als Schwerpunkt sind die bereits ausgewiesenen und noch auszuweisenden Natura 2000-Flächen in den Biotopverbund als verbindende Elemente einzubeziehen.

Der Zustand der Umweltmedien sollte durch ein **grenzüberschreitendes Umweltmonitoring** erfasst werden. Der qualitative Zustand von Boden, Wasser und Luft muss verbessert werden.

Bei der Sanierung der Odermündung sind Prioritäten zwischen wirtschaftlichen Belangen und Belangen des Naturschutzes und der Hochwasservorsorge zu setzen. Der Umgang mit der Vielzahl der Gebiete des oberflächennahen Rohstoffabbaus bedarf gemeinsamer Strategien. Die Einträge aus der Landwirtschaft sollten vermindert werden.

Die Nutzung des landschaftlichen Potenzials zur Entwicklung eines **sanften Tourismus** in und auch außerhalb der bisherigen Schwerpunkttorte ist voranzutreiben. Dabei ist eine komplementäre Verknüpfung mit den touristischen Potenzialen des Binnenlandes anzustreben. An den Schwerpunkttorten an der Ostsee, in den Sudeten sowie im Spreewald und im Lebuser Seengebiet soll der Tourismus nicht die Naturraumpotenziale beeinträchtigen, einer Übernutzung ist vorzubeugen.

Der qualitativen Verbesserung **der touristischen Infrastruktur** und der Serviceverbesserung im Hotel- und Gaststättengewerbe (Zertifizierung entsprechender Betriebe) kommt besondere Priorität zu. Der Ausbau sollte unter dem Aspekt der Entwicklung eines sanften Tourismus sowie unter Berücksichtigung der landschaftlichen und naturräumlichen Funktionen erfolgen. Besonders im Hinblick auf die Serviceorientierung sind beiderseits der Grenze Fortschritte notwendig. Bestehende und entstehende herausragende touristische Potenziale, wie z. B. Bergbaufolgelandschaften, müssen durch die Einrichtung begleitender touristischer und kultureller Infrastruktur entsprechend in Wert gesetzt und zweisprachig (bzw. dreisprachig) gekennzeichnet werden.

4.1.4 Maßnahmen

Für einen grenzüberschreitenden Biotopverbund sind gemeinsame Planungen und Maßnahmen umzusetzen. Dies sollte durch eine **einheitliche Behandlung der Schutzfunktionen** erleichtert werden. Bei der weiteren Meldung von Gebieten gemäß FFH-Richtlinie ist der grenzüberschreitende Biotopverbund in den Vordergrund zu rücken und es sollte ein Informationsaustausch bezüglich des Managements dieser Gebiete stattfinden. Grenzüberschreitende Schutzgebiete und bestimmende Landschaftselemente, wie z. B. die Oder, sollen durch ein **gemeinsames Management** gefördert werden.

Für die folgenden Bereiche ist die Vereinbarung von gemeinsamen Pflege- und Behandlungszielen zweckmäßig:

- Erhalt **landschaftsprägender Elemente**, insbesondere der Spezifika des Grenzraums, wie etwa das Untere Odertal, die eiszeitlichen Formen (Muskauer Faltenbogen etc.) oder die Alleen,
- Weiterentwicklung und Umsetzung bestehender Ideen und Planungen zum Erhalt der **Kulturlandschaft** (Kulturlandschaft Stift Neuzelle, Kulturlandschaft Lebuser Land, sächsisch-böhmisch-niederschlesische Umgebendehauslandschaft etc.),
- Erhalt und Förderung der **regionstypischen Siedlungs- und Nutzungsformen**,
- Erhalt von **großflächig unzerschnittenen Lebensräumen** zum Artenschutz ,
- Erhalt und möglichst **Unterschutzstellung des Oderbruchs** als Äsungsfläche, Überschwemmungsgebiet und Gebiet mit sensiblem Auenboden,
- im Oderbruch und den übrigen Auengebieten **grenzüberschreitend gemeinsame Beschränkung der Nutzungsformen** auf diejenigen, die an die naturräumlichen Bedingungen angepasst sind (Dauergrünland) sowie
- **Rückbau kanalisierter Abschnitte** von Fließgewässern.

Folgende Maßnahmen sollen weiterhin zur Erreichung des angestrebten Zustandes ergriffen werden:

- **Verbesserung der Bodenqualität** durch Altlastensanierung und Sanierung von ausgekohlten Tagebauen und sonstigen mineralischen Abbaustellen; zum Schutz des Bodens Einschränkung der Flächenversiegelung und Implementierung geeigneter Nutzungsformen zur Vermeidung von Wind- und Wassererosion und von Bodenverdichtung;
- Verminderung der Schadstoffeinträge in die Oberflächengewässer und ins Grundwasser durch den weiteren Ausbau der technischen Infrastruktur zur **Abwasserbehandlung und der Abfallbeseitigung** und des Betreibens einer weniger intensiven Landwirtschaft, hierzu müssen grenzüberschreitende Konzepte für eine tragfähige Lösung im Grenzraum erstellt werden;

- Verbesserung des **Küstenschutzes** durch Koordination von Aufgaben und gegenseitige technische Hilfe einschließlich der gemeinsamen Einwerbung von Fördermitteln sowie
- die langfristige **Sicherung von Trinkwasservorkommen** durch ein grenzüberschreitendes Wassermanagement.

Diese Maßnahmen müssen **gebündelt und grenzüberschreitend koordiniert** werden. Dazu ist die Implementierung eines grenzüberschreitenden Umweltmanagements hilfreich.

Zur Lösung von Konflikten mit anderen Interessen sind **Diskussionen und Fachgespräche** notwendig. Eine grenzüberschreitende Abstimmung der Regionalplanung und der Landschaftsplanung ist erforderlich. Denkbar ist weiterhin ein grenzüberschreitendes Flussgebietsmanagement. Zum Gelingen tatsächlich **grenzüberschreitender Umweltverträglichkeitsprüfungen** sind die getroffenen Abkommen mittels konkreter Durchführungsvereinbarungen abzusichern.

Zur Verbesserung des Umweltbewusstseins sind Maßnahmen im Bereich **Umweltbildung und Öffentlichkeitsarbeit** denkbar, durch welche die Bedeutung des Zustandes von Natur und Landschaft als weicher Standortfaktor bewusst gemacht wird. Maßnahmen zum Umweltschutz bedürfen der Zustimmung der Öffentlichkeit.

Im Bereich Tourismus sind **grenzüberschreitende Marketing- und Informationsmaßnahmen** notwendig, um die attraktiven Grenzregionen als gemeinsame Tourismusregionen profilieren zu können. Dabei sollte auch ein gemeinsames Vermittlungs- und Reservierungssystem entwickelt werden. Um Überlastungserscheinungen von Tourismuszentren vorzubeugen, sollten gemeinsame Absprachen zur Ausprägung touristischer Funktionen bei Berücksichtigung der potenziellen Zielgruppen getroffen werden. Des Weiteren sind saisonverlängernde Maßnahmen anzustreben. In Bezug auf den Kultur- und Städtetourismus ist ein gemeinsames Image zu entwickeln und entsprechende Angebote zu vermarkten. Dabei sind auch die Kurorte einzubeziehen.

Notwendig ist ein grenzüberschreitendes Radwege- und Wasserwegenetz, welches zweisprachig (bzw. dreisprachig) ausgeschildert und in gemeinsamen Karten ausgewiesen ist. Die Wegenetze können mit Informationen zu Natur und Landschaft, Kultur und Geschichte verbunden werden. Bereits vorhandene Radwege sowie Planungen sind in die grenzübergreifende Konzeption einzubeziehen. Unentbehrlich ist in diesem Zusammenhang eine ausreichende Zahl an Grenzübergangsstellen für Radfahrer und Fußgänger sowie für den Wassertourismus.

Als ein **Schlüsselprojekt** wird der bundesländer- und grenzübergreifende Geopark Muskauer Faltenbogen im Land Brandenburg, im Freistaat Sachsen sowie in der Republik Polen vorgeschlagen. Hier sollen das geologische Phänomen des Faltenbogens und die damit zusammenhängenden Wechselbeziehungen zu Landschaft, Natur und Nutzung durch den Menschen im Vordergrund stehen und als touristisches Potenzial ausgebaut werden.

4.1.5 Hinweise zur Umsetzung

Für die Umsetzung der Maßnahmen bietet sich vor allem die Ebene der **Region** an, da hier die Vorrangnutzungen festgelegt werden und im Erstellungsprozess von Planwerken die verschiedenen Nutzungsansprüche diskutiert und abgewogen werden. Auf dieser Ebene ist eine grenzübergreifende Kooperation mit dem Ziel einer Abstimmung der Regionalplanung notwendig. Auf Ebene der **Bundesländer bzw. Wojewodschaften** sind die rahmengebenden Vereinbarungen zu treffen. Auch die **Euroregionen** sollten eine wichtige Funktion bei der Vorbereitung und Durchführung konkreter umweltrelevanter und tourismusfördernder Maßnahmen übernehmen.

Im Bereich Naturschutz und Tourismus sollten auch Initiativen der **Nichtregierungsorganisationen** unterstützt und mit ihrer Fachkompetenz in die Planung und Durchführung von Maßnahmen einbezogen werden (z. B. "Grünes Band Oder Neiße" des WWF).

Zur touristischen Entwicklung sollten die **Fachbehörden** grenzüberschreitend sowie die Akteure aus der Privatwirtschaft auf informeller Ebene zusammenarbeiten. Vor allem die **Tou-**

rismusverbände sollten als die wesentlichen Leistungsträger einen aktiven Part übernehmen und sich als grenzüberschreitende Interessengemeinschaften profilieren.

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und Umweltbildung sind die Verwaltungen, Nichtregierungsorganisationen und Schulen aufgerufen, den **grenzüberschreitenden Lernprozess** zu fördern und die Bedeutung des Zustandes von Natur und Landschaft sowie eines sanften Tourismus für den Grenzraum herauszustellen.

4.2 Verbesserung der Siedlungsstruktur sowie Stadtentwicklung und Stadt-Umland-Verhältnis

4.2.1 Aktuelle Lage

Der Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze ist abgesehen von wenigen metropolitanen Zentren abseits der Grenze (Berlin, Poznań (Posen) und Wrocław (Breslau)) relativ dünn besiedelt. Die **Siedlungsstruktur** des deutsch-polnischen Grenzraumes wird durch Zentren mit überregionaler, regionaler und subregionaler Bedeutung bestimmt.

Das bedeutendste Zentrum ist Berlin mit Metropolfunktion und europäischer Bedeutung, dessen Einfluss zunehmend auf das westliche Polen ausstrahlt. Für den deutsch-polnischen Grenzraum wird Berlin eine zunehmend bedeutende Rolle spielen. Berlin hat mit der Verlegung der Hauptstadtfunktion eine Aufwertung in der Bundesrepublik erfahren. Es entwickelt sich in Richtung auf eine Metropole mit europäischem Rang und wird in dieser Rolle von zunehmender Bedeutung auch für das westliche Polen werden, z. B. im Falle des Ausbaus des internationalen Flughafens.

Überregionale Zentren sind Szczecin (Stettin), Poznań (Posen), Wrocław (Breslau) und Dresden, die aufgrund ihres wirtschaftlichen Potenzials die Entwicklung im gesamten deutsch-polnischen Grenzraum beeinflussen.

Diese Zentren werden ergänzt durch regionale Zentren mit oberzentralen Funktionen. Dazu zählen Greifswald, Koszalin (Köslin), Neubrandenburg, Frankfurt (Oder), Gorzów Wlkp. (Landsberg (Warthe)), Eberswalde, Cottbus, Zielona Góra (Grünberg), Bautzen, Hoyerswerda, Görlitz und Legnica (Liegnitz). Ein Netz subregionaler Zentren ergänzt auf beiden Seiten das grenznahe Zentralsystem.

Besondere Bedeutung kommt den Zentren im engeren Grenzraum zu, da diese – wenn auch teilweise erst in Ansätzen – grenzüberschreitende Zentrenfunktionen ausüben. Diese Zentren sind besonders prädestiniert, grenzüberschreitende Stadt-Umland-Bereiche auszubilden. Dazu zählen Szczecin (Stettin), Frankfurt (Oder), Görlitz-Zgorzelec, Świnoujście (Swinemünde), Schwedt (Oder), Kostrzyn (Küstrin), Eisenhüttenstadt, Guben-Gubin, Forst und Zittau.

Einen Sonderfall bilden die unmittelbar an der Grenze liegenden Doppelstädte Frankfurt (Oder)-Słubice, Guben-Gubin und Görlitz-Zgorzelec sowie mit gewissen Einschränkungen die eng benachbarten Städte Ahlbeck-Świnoujście (Swinemünde) und Zittau-Bogatynia (Reichenau)-Hrádek n. N. als potenziell kooperierende Zentren und Bereiche gemeinsamer grenzüberschreitender Stadtentwicklung. Schwedt (Oder) und Eisenhüttenstadt sind Städte gänzlich ohne, Kostrzyn (Küstrin) mit Kietz und Forst mit Zasięki ohne gleichwertiges Siedlungs Pendant. In Eisenhüttenstadt fehlt sogar ein Grenzübergang.

Achsen der Siedlungsentwicklung bestehen gegenwärtig mehr auf deutscher als auf polnischer Seite. Voll ausgeprägte oder ansatzweise vorhandene Achsen finden sich in den Bereichen Berlin und Frankfurt (Oder), entlang der Lausitzer Neiße und Oder von Forst über Guben, Eisenhüttenstadt bis Frankfurt (Oder), von Dresden über Bautzen, Löbau nach Görlitz/Zittau und entlang der Ostseeküste in der Bäderkette auf Usedom von Bansin bis Świnoujście (Swinemünde).

Auf polnischer Seite bilden die Zentren eher Entwicklunginseln an überregionalen und regionalen Verkehrsachsen, ohne dass es sich um Achsen der Siedlungsentwicklung im eigentlichen Sinne handelt.

Die höherrangigen Zentren des grenznahen Bereiches auf der polnischen Seite, die Wojewodschaftszentren Gorzów Wlkp. (Landsberg/Warthe) und Zielona Góra (Grünberg), können in Zusammenarbeit mit Cottbus und mit der Städtereihe an Lausitzer Neiße und Oder das Grundgerüst für ein polyzentrisches deutsch-polnisches Städtesystem bilden, dessen ausgewogene Ausgestaltung durch Maßnahmen der Raumordnung und Regionalplanung geför-

dert und begleitet werden müssen. Beim Aufbau eines grenzüberschreitenden **Städtenetzes** liefern die Ergebnisse des Baltic Bridge-Projektes positive Ansätze.

Für die Entwicklung der Siedlungsstruktur, der Städte und der ländlichen Zentren stellt die anhaltende Abwanderungstendenz im Grenzraum eine besondere Herausforderung dar. In einigen Fällen profitieren Umlandgemeinden von den Einwohnerverlusten der Städte im Grenzraum. Das Angebot öffentlicher Dienstleistungen (z. B. Bildungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen) steht wie die kommunale Infrastruktur unter dem Druck sinkender Einwohnerzahlen. Angesichts der derzeit voranschreitenden Entwicklungen und der vorgesehenen Förderprioritäten kann mit einer **wachsenden Polarisierung** zwischen den lagebegünstigten Zentren entlang der Verkehrskorridore und den übrigen meist mittel- und kleinstädtisch geprägten ländlichen Räumen gerechnet werden.

Durch die permanenten **Entkernungstendenzen** in städtischen Zentren und **soziale Segregationsprozesse** sowie aufgrund der Tatsache, dass die Sanierung städtischer Quartiere in einigen Teilen des Grenzraumes erhebliche Defizite aufweist, bestehen nach wie vor erhebliche Probleme der Stadtentwicklung und Stadterneuerung, die einer dringenden Lösung bedürfen.

4.2.2 Ziele

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen ist **grenzüberschreitend ein polyzentrisches Städtesystem** anzustreben, das durch eine gute Verkehrserschließung peripherer Räume die Erreichbarkeit der Entwicklungspole und Versorgungszentren gewährleistet und eine für die wirtschaftliche und soziale Stabilisierung der ländlichen Räume unerlässliche **Basisstruktur** sichert. Die Funktion von Berlin und den weiteren größeren Zentren im Grenzraum für die grenzüberschreitende Entwicklung soll gestärkt werden. Die Idee eines grenzübergreifenden Städtenetzes ist insbesondere im nördlichen Teilraum im Zuge des Baltic Bridge-Projektes weiterzuentwickeln. Städtische Zentren sollen funktional gestärkt und in ihrer Struktur erhalten bzw. weiterentwickelt werden. Die Grenzstädte und insbesondere die an der Grenze gelegenen Doppelstädte sind in ihrer Bedeutung für unmittelbare deutsch-polnische Kontakte und als potenzielle Zentren deutsch-polnischer Umlandbereiche spezifisch zu fördern. Im ländlichen Raum müssen die Klein- und Mittelzentren in ihrer Funktion stabilisiert werden, um die Grundversorgung der Bevölkerung zu sichern. Historische Stadtbilder sind zu erhalten und ihre funktionale Integration ist zu fördern.

4.2.3 Prioritäten

Die Förderung eines polyzentrischen und hierarchisch geordneten Städtenetzes im deutsch-polnischen Grenzraum unter Berücksichtigung der Rolle der großen Städte (Berlin, Rostock, Szczecin (Stettin), Poznań (Posen), Dresden, Wrocław (Breslau)) durch beiderseitige Abstimmung der Strategien und Planungen zur Stadt- und Verkehrsentwicklung ist prioritär. Die in den Regionen entlang der deutsch-polnischen Grenze bestehenden bzw. ansatzweise erkennbaren **Achsen der Siedlungsentwicklung** sollen zur Stabilisierung des Städtesystems gefördert werden.

Die **grenzüberschreitende Funktionsteilung** soll in den Gebieten gefördert werden, in denen städtische Zentren Versorgungs- und Entwicklungsfunktionen für ihr Umland beiderseits der Grenze wahrnehmen können (z. B. Szczecin (Stettin)). In diesen Bereichen sowie entlang der überregionalen und regionalen Verbindungsachsen sollten aus raumordnerischer Sicht Fördermaßnahmen konzentriert werden.

Im ländlichen Raum ist eine dezentrale Stabilisierung notwendig. Kleinere Zentren sollten eine **konsolidierende Funktion** für die ländlichen Räume übernehmen, Funktionsverluste sind insbesondere in den Bereichen Bildung und Gesundheitsversorgung zu vermeiden.

In der Stadtentwicklung ist die **Innenentwicklung** verstärkt zu fördern. Konkurrierende Angebote müssen vermieden und die Kernstädte gestärkt werden, um ein Konkurrenzverhältnis zwischen Stadt und Umland zu vermeiden. Insbesondere die Städte Frankfurt (Oder)/Ślubice, Guben/Gubin und Görlitz/Zgorzelec sollen sich als gemeinsame Zentren für das

Umland auf beiden Seiten der Grenze entwickeln. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Grenzstädte muss prioritär vorangetrieben werden, um eine gemeinsame Zentrenfunktion zu gewährleisten.

Die **Zusammenarbeit** in den Grenzstädten und im Dreiländereck Zittau – Bogatynia (Reichenau) – Hrádek n. N. muss prioritär vorangetrieben werden, um von einer gemeinsamen Zentrenfunktion zu profitieren. Erfolge bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit können für andere Städte und Regionen motivierend wirken.

Historische Stadtviertel und über Jahrhunderte gewachsene Bausubstanz sind zu bewahren und so zu entwickeln, dass sie modernen funktionalen Anforderungen gerecht werden und zu attraktiven Standorten von Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnen werden.

Dienstleistungs- und Güterangebote in den Zentren sollen sich grenzüberschreitend ergänzen. Insbesondere die Doppelstädte Frankfurt (Oder)/Ślubice, Guben/Gubin und Görlitz/Zgorzelec sollen sich als gemeinsame Zentren für das Umland auf beiden Seiten der Grenze entwickeln.

4.2.4 Maßnahmen

Zur Umsetzung der angeführten Prioritäten im Bereich Siedlungsstruktur und Stadtentwicklung werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Die **Abstimmung** der vorliegenden bzw. in Erarbeitung befindlichen siedlungsstrukturellen Programme, Planungen und Konzepte zwischen Deutschland und Polen sowie auf deutscher Seite zwischen den beteiligten Bundesländern ist zu fördern. Ein erster Schritt wäre die Übersetzung aller für das Nachbarland relevanter Dokumente.
- Mittelfristig ist die Ausarbeitung **spezifischer Leitbilder** zur Entwicklung der Siedlungsstruktur in den Regionen entlang der deutsch-polnischen Grenze anzustreben, die sich an den gemeinsamen strategischen Zielen orientieren.
- Zur Stärkung der Siedlungsachsen ist aufgrund des großen Nachholbedarfs die **Attraktivitätssteigerung des grenzüberschreitenden ÖPNV** zwischen den Zentren wichtig. Zur Aufrechterhaltung einer Mindestversorgung im ländlichen Raum gilt dies ebenfalls für die Erreichbarkeit der kleinen Zentren. Zur Akzeptanzsteigerung ist auf ein zweisprachiges Angebot zu achten.
- Des Weiteren sind Maßnahmen zur **Sicherung und Stärkung der kommunalen Infrastruktur** in den Zentren und in den ländlichen Räumen notwendig. Einem weiteren Funktionsverlust der kleineren Zentren ist durch innovative Maßnahmen vorzubeugen. Denkbar sind die Kombination unterschiedlicher Angebote, verschiedene Formen der Kooperation zwischen kommunalen Einrichtungen oder Public-Private-Partnership-Projekte. Hierzu sind Städtekooperationen entlang der Siedlungsachsen auch zur gemeinsamen Entwicklung und Nutzung technischer und kultureller Infrastruktur vorrangig zu fördern.
- Zur verstärkten Innenentwicklung sind das **Schließen von Baulücken sowie die Reaktivierung von Brachflächen** prioritär. Integrierte städtische Gesamtkonzepte sowie Stadtsanierung und Stadterneuerung haben in diesem Zusammenhang eine große Bedeutung und sind vorrangig zu verfolgen. Ein grenzüberschreitender Erfahrungsaustausch ist dabei anzustreben.
- Eine grenzüberschreitende Funktionsteilung kann insbesondere in den Grenzstädten durch **Kommunikations- und Beteiligungsmaßnahmen** der beteiligten Einzelhändler etc. initiiert werden. Dienstleistungs- und Güterangebote sollen grenzüberschreitend angeboten und vermarktet werden.
- Eine laufende Raumbewertung und –information über die strukturellen Sachverhalte und Veränderungen der Flächennutzung können zu einer ausgewogenen Siedlungsentwicklung im deutsch-polnischen Grenzraum beitragen.

Im Rahmen der verstärkten Kooperation in den Doppel- und Partnerstädten wird als ein **Schlüsselprojekt** die Einführung grenzüberschreitender Stadtparlamente vorgeschlagen. Erste Erfahrungen dazu liegen bereits im Kleinen Dreieck Zittau – Bogatynia (Reichenau) – Hrádek n. N. vor.

4.2.5 Hinweise zur Umsetzung

Auf **regionaler Ebene** sind die Wojewodschaften und die regionalen Planungsbehörden aufgerufen, eine grenzübergreifend abgestimmte Siedlungspolitik mit Hilfe des vorhandenen Instrumentariums zu unterstützen.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den Doppelstädten sowie die Maßnahmen zur Innenentwicklung müssen auf **lokaler Ebene** umgesetzt werden.

Die **Euroregionen** bilden bei der Umsetzung den grenzübergreifenden institutionellen Rahmen und sollten sowohl vertikal zwischen den verschiedenen Ebenen als auch horizontal zwischen den Institutionen vermitteln und einen Informationsaustausch fördern.

Im Bereich des **ÖPNV** liegt die Zuständigkeit in Deutschland und Polen auf der regionalen Ebene.

Zur Etablierung eines grenzüberschreitenden Netzes zentraler Orte und Städte ist ein regelmäßiger **Informationsaustausch** zwischen den beteiligten Akteuren wichtig. Nur eine institutionalisierte Form der Zusammenarbeit im Bereich der Regionalplanung kann eine grenzüberschreitend funktionierende und sich ergänzende Siedlungsstruktur ermöglichen.

4.3 Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

4.3.1 Aktuelle Lage

Im deutsch-polnischen Grenzraum bestehen weiterhin **Engpässe** bei der Verkehrsinfrastruktur. Dies betrifft einige grenzüberschreitende Verbindungen sowie Verbindungen von lokaler Bedeutung. Die Zentren im Grenzraum sind grenzüberschreitend kaum miteinander vernetzt. Bei grenzüberschreitenden Verbindungen macht sich die geringe Anzahl und Kapazität der Grenzübergangsstellen (GÜST) nach wie vor negativ bemerkbar. Konkrete Planungen für neue grenzüberschreitende Verbindungen existieren für Garz – Świnoujście (Swinemünde), Hintersee – Dobieszczyń, Forst – Zasięki, Krauschwitz – Łęknica, Deschka – Pieńsk und Hagenwerder – Radomierzycy (bereits in Bau). Teilweise bestehen Konflikte mit Belangen des Naturschutzes.

Die Oder ist als Wasserstraße aus hydrologischen Gründen nicht ganzjährig durchgängig schiffbar. Es gibt bei einer Ausweitung der Oderschifffahrt freie Kapazitäten der Wasserstraßen und der Transportpotenziale der Binnenschifffahrt. Für die **Binnenschifffahrt** nimmt der Seehafen Szczecin (Stettin) eine zentrale Rolle als Umschlaghafen ein. Die Kapazitäten der Binnenhäfen sind unzureichend, Hafenerweiterungen sind in Eisenhüttenstadt und Frankfurt (Oder) geplant. Der Flugverkehr im engeren Grenzraum hat vorwiegend geschäftlichen und freizeitorientierten Charakter.

Veränderungen zu 1995 haben sich aufgrund von Impulsen der Konzepte TEN (Trans European Networks) und TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) und die Paneuropäischen Verkehrskorridore sowie durch das Voranschreiten der Verkehrsprojekte "Deutsche Einheit" (VDE) ergeben. Damit erhalten Maßnahmen innerhalb dieser Korridore und Projekte im Rahmen der VPE im deutsch-polnischen Grenzraum eine neue Bedeutung. Auf dem Verkehrsmarkt bestehen Wettbewerbsverzerrungen als Folge unterschiedlicher Kostenanlastungen der einzelnen Verkehrsträger, der Schienenverkehr wird weiterhin benachteiligt.

Insbesondere im **SPNV** sind bislang nur **eingeschränkt Fortschritte** beim grenzüberschreitenden Verkehr zu verzeichnen, so z. B. die regelmäßige Bedienung der Schienenstrecke von Pasewalk nach Szczecin (Stettin). Hier wurde der zentralen Funktion Szczecins (Stettin)

Rechnung getragen. Andere Relationen werden unregelmäßig bzw. aufgrund fehlender durchgehender Verbindungen und langer Fahr- oder Wartezeiten unattraktiv bedient.

Konflikte sind insbesondere bei der Einrichtung neuer grenzüberschreitender Straßenverbindungen zu erwarten. Teilweise konfliktieren naturschutzfachliche und wirtschaftliche Interessen auf deutscher und polnischer Seite.

4.3.2 Ziele

Die **überregionale Erreichbarkeit** der Grenzregionen muss verbessert werden, um die aus ihrer peripheren Lage resultierenden Entwicklungshemmnisse zu mindern. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ist im Zuge der Aussagen des Weißbuchs der Europäischen Gemeinschaft über die Europäische Verkehrspolitik bis 2010 sowie aufgrund des enormen Nachholbedarfs ein **bevorzugter Ausbau** der Schieneninfrastruktur mit dem Ziel einer Entlastung der Straßen und der Umwelt anzustreben. Diesem Ziel dient auch der Ausbau der Wasserstraßen, wobei dieser Belang mit dem Hochwasserschutz sowie dem Umwelt- und Naturschutz abzuwägen ist. Der deutsch-polnische Grenzraum soll zudem adäquat an die überregionalen Flughäfen Berlin, Szczecin (Stettin), Poznań (Posen), Wrocław (Breslau) und Dresden angebunden werden. Des Weiteren müssen verstärkt grenzüberschreitende lokale und regionale Verbindungen gefördert werden, um die **bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen**, eine **kleinräumige Kommunikation** über die deutsch-polnische Grenze hinweg zu ermöglichen und die regionale Entwicklung insgesamt zu fördern. Zudem sind auf polnischer Seite Nord-Süd-Trassen zu entwickeln, um die wirtschaftlichen und touristischen Potenziale auszuschöpfen.

4.3.3 Prioritäten

Der größte **Handlungsbedarf** besteht

- beim Ausbau der Infrastruktur innerhalb der Paneuropäischen Verkehrskorridore II und III, auf deutscher Seite sowie auf polnischer Seite beim Bau der Nord-Süd-Verbindung A 3 (S 3),
- beim Abschluss der VPE mit mittelbarer Wirkung auf den Grenzraum und der Fortführung in Richtung Grenzraum sowie
- bei grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr und die Förderung der Binnenschifffahrt sollten schwerpunktmäßig in Verbindung mit dem Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgen. Dem kombinierten Verkehr ist dabei eine besondere Priorität beizumessen.

Dieser Handlungsbedarf muss für die verschiedenen räumlichen Ebenen konkretisiert werden. Hieraus ergibt sich eine Zuordnung der prioritären Maßnahmen in die folgenden Kategorien:

- a) Großräumige Verkehrsverbindungen - Paneuropäische Korridore II und III;
- b) Überregionale Verkehrsverbindungen - Verknüpfungen der Siedlungszentren im erweiterten Grenzraum;
- c) regionale bzw. lokale Verkehrsverbindungen im engeren Grenzraum.

Der Flugverkehr im deutsch-polnischen Grenzraum hat vorwiegend einen geschäftlichen und freizeitorientierten Charakter. Dem soll bei entsprechende Planungen unter Beachtung des Ziels der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger Rechnung getragen werden.

4.3.4 Maßnahmen

Diesen drei Verbindungskategorien werden die folgenden **prioritären Maßnahmen** zugeordnet:

a) Großräumige Verkehrsverbindungen:

- Ausbau der Schienenverbindung Berlin – Frankfurt (Oder) – Poznań (Posen) – Warszawa (Warschau)
- Ausbau der Schienenverbindung Hoyerswerda – Horka – Węgliniec (Kohlfurt) für den Güterverkehr
- Ausbau der Schienenverbindung Berlin – Cottbus – Forst – Wrocław (Breslau)
- Ausbau der Schienenverbindung Dresden – Görlitz – Wrocław (Breslau)
- Neubau der A 20, Lübeck – Rostock – Szczecin (Stettin) (VPE 10)
- Weiterführung der A 4 (E 40) auf polnischer Seite Richtung Krzywa
- Weiterführung der A 12 und A 2 (E 30) auf polnischer Seite Richtung Poznań (Posen)
- Neubau der Autobahn A 3 oder in der Form der Schnellstraße S 3 auf polnischer Seite
- Ausbau der A 15 (E 36) und Weiterführung auf polnischer Seite Richtung Krzywa
- Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße, Herstellung der Schiffbarkeit der Oder ab Wrocław für Schiffe der Schifffahrtsklasse III unter der Voraussetzung der Hochwasserneutralität sowie der umweltgerechte Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße für Küstenmotorschiffe bis Schwedt (Oder)

b) Überregionale Verkehrsverbindungen

- Ausbau der Schienenverbindung Berlin – Szczecin (Stettin) sowie kurzfristig durchgehende Verbindungen
- Ausbau der Oder-Spree-Wasserstraße
- Ausbau der A 11, Berlin – Szczecin (Stettin)
- Durchgehende SV-Verbindungen Berlin – Kostrzyn (Küstrin) – Gorzów Wlkp. (Landsberg/Warthe)
- Durchgehende SV-Verbindungen Cottbus – Guben – Zielona Góra (Grünberg)
- Ausbau der B 178 und ihre Anbindung an die R 35 in der Tschechischen Republik über polnisches Territorium einschließlich Neubau Straßen-GÜST Zittau Nord – Sieniawka
- Grunderneuerung der B 110 beiderseits der Grenze einschließlich Neubau einer GÜST

c) Regionale und lokale Verkehrsverbindungen

- Ausbau des grenzüberschreitenden ÖPNV auf der Insel Usedom
- Grenzüberschreitender ÖPNV Frankfurt (Oder) – Słubice
- Grenzüberschreitender ÖPNV Guben – Gubin
- Ausbau des grenzüberschreitenden ÖPNV Görlitz – Zgorzelec
- Ausbau der Schienenverbindung Görlitz – Zittau im Zuge des Modellprojektes „Neiße-talbahn“
- Grenzüberschreitender ÖPNV Zittau – Bogatynia (Reichenau) – (Hradek n. N.)
- Neubau der Straßen-GÜST Krauschwitz – Łęknica
- Neubau der Straßen-GÜST Deschka – Pieńsk
- Ausbau der GÜST Küstrin-Kietz – Kostrzyń und Zulassung für Warenverkehr bis 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht

- Weitere grenzüberschreitende Verbindungen für Fußgänger- und Radverkehr
- Durchgehende SV-Verbindungen Cottbus – Forst – Żary – Żagań
- Durchgehende SV-Verbindungen Görlitz – Lubań (Lauban) – Jelenia Góra (Hirschberg) bzw. Weiterführung der polnischen Nahverkehrszüge von Węglińiec und Lubań (Lauban) Richtung Zgorzelec bis in den Görlitzer Bahnhof.

Hinsichtlich des Flugverkehrs im deutsch-polnischen Grenzraum sollen Entscheidungsgrundlagen erarbeitet werden, welche dessen Bedeutung und Entwicklungspotenziale realistisch analysieren.

Aufgrund der raumordnerischen Bedeutung der Verknüpfung der Zentren Berlin und Szczecin (Stettin) wird im Bereich der Verkehrsinfrastruktur der Ausbau der Schienenverbindung zwischen beiden Städten als ein **Schlüsselprojekt** benannt. Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind kurzfristig durchgehende und attraktive Verbindungen zwischen Berlin und Szczecin (Stettin) zu realisieren.

4.3.5 Hinweise zur Umsetzung

Während transnationale Netze im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik geknüpft werden, ist es Aufgabe der **regionalen Akteure**, die lokalen Defizite zu identifizieren und Vorschläge für eine Verknüpfung der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastrukturen in den Grenzregionen zu unterbreiten (Regionalpläne, Strukturentwicklungskonzepte etc.). Zu berücksichtigen ist, dass Verkehrsprojekte eine **lange Planungs- und Realisierungsphase** aufweisen. Die zuständigen Verwaltungen sind daher aufgerufen, für die ermittelten Bedarfe zügig Planungssicherheit herzustellen. Für ÖPNV-Leistungen sind nach der Regionalisierung auf deutscher Seite die Länder (SPNV) bzw. Zweckverbände sowie die Kommunen (übriger ÖPNV) zuständig. Auch auf polnischer Seite ist nach der Privatisierung der Polnischen Staatsbahnen (PKP) die Verantwortung für SPNV-Leistungen auf dezentraler Ebene bei den Wojewodschaften angesiedelt. Die durch die regionalen Zuständigkeiten entstehenden Potenziale regionaler Zusammenarbeit sollen zügig genutzt werden.

4.4 Vorbeugender Hochwasserschutz

4.4.1 Aktuelle Lage

Hochwasserkatastrophen an der Oder veranlassten Politik, Wissenschaft und Praxis, sich verstärkt gemeinsamen Aktivitäten im Bereich des Katastrophenmanagements zuzuwenden.

Die für die Raumplanung zuständigen Minister Polens, Deutschlands und Tschechiens verabschiedeten am 22. August 1997 eine gemeinsame Erklärung zum vorbeugenden Hochwasserschutz im Odereinzugsgebiet unter Einbeziehung der Raumplanung (sog. Stettiner Initiative), in der sie sich verpflichteten, gemeinsame Maßnahmen zugunsten des vorbeugenden Hochwasserschutzes und der Entwicklung dieses Gebietes zu treffen. Die in dieser Erklärung enthaltenen Festlegungen werden im Rahmen folgender Programme realisiert:

- „Programm für die Oder – 2006“, das der Sejm der Republik Polen im Jahr 2001 verabschiedete,
- Programm der Regierung des Landes Brandenburg „Sicherheit und Zukunft für die Oderregion“ sowie
- „Nationales Hochwasserschutzprogramm“ der Tschechischen Republik.

Im Rahmen des von der Regierung des Landes Brandenburg in Auftrag gegebenen und durch die tschechische, die polnische und die deutsche Seite gemeinsam gesteuerten Interreg II C-Projektes ODERREGIO wurde eine transnationale Konzeption zur raumordnerischen Hochwasservorsorge erarbeitet.

Auf Beschluss der Marschälle der polnischen Wojewodschaften wurden für das Gebiet, in dem das „Programm für die Oder – 2006“ realisiert werden soll, „Raumordnerische Leitbilder

für den Oder-Streifen“ aufgestellt, mit deren Hilfe geeignete Strategien der Raumordnung, vor allem hinsichtlich des Hochwasserschutzes, bestimmt werden sollten.

Aus diesen Dokumenten ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

Der Ablauf des Hochwasserereignisses von 1997 machte deutlich, dass bei der Hochwasservorsorge noch erhebliche **Probleme** bestehen. Dies betrifft u. a.

- die **schwierige Koordinierung**,
- **Lücken im Hochwassermelde- und vorhersagedienst**,
- die **mangelnde Vernetzung von Hochwasserschutz und Raumplanung** sowie
- die **ungenügende Kompetenzausstattung der Internationalen Kommission zum Schutz der Oder gegen Verunreinigung (IKSO)**.

Im Bereich der Hochwasservorbeugung und des Hochwasserschutzes wird die Bedeutung des Selbsthilfepotenzials der Bevölkerung und des Informationsbedarfs über die Gefahren und Möglichkeiten ihrer Abwehr auch noch nicht vollständig erkannt.

Es ergeben sich die folgenden **Herausforderungen**:

- Die umfassende Aufgabe eines vorbeugenden Hochwasserschutzes verlangt **integrierte Strategien** und deren koordinierte Umsetzung durch alle betroffenen Ressorts. Mögliche Konflikte können nur durch eine intensive Zusammenarbeit gelöst werden, vor allem in der Deutsch-Polnischen Grenzgewässerkommission. Im grenzüberschreitenden Kontext wird die Komplexität der Interessen und Nutzungsansprüche zusätzlich erhöht.
- Die wichtigste Herausforderung der Zukunft ist in der Lösung der Nutzungs- und Interessenkonflikte auf folgenden Gebieten zu sehen:
 1. Ausweisung zusätzlicher **Flutungspolder**,
 2. Sicherung der **Schiffbarkeit** der Oder,
 3. **Landschaftsschutz** sowie
 4. **integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung**.

4.4.2 Ziele

Der **Schutz von Leben und die Reduzierung von Schäden** soll in Verbindung mit einer nachhaltigen Entwicklung des Odertales sowie der Nebenflüsse der Oder erreicht werden. Programmatische Aussagen sind in internationalen, nationalen und regionalen Strategien und Leitbildern für den vorbeugenden Hochwasserschutz enthalten. Hervorgehoben wird vor allem die Notwendigkeit eines **abgestimmten, integrierten Systems** aus Hochwasservorhersage, Hochwasserwarnung, Entscheidungsstützung und Information. Ein solches System stellt besondere Anforderungen an die verfügbaren Ressourcen und die Kooperationsintensität der beteiligten Behörden. Ziel ist neben einer optimierten Hochwasserabwehr die Beachtung weiterer Interessen. Der Hochwasserschutz, die Biotopvernetzung, die Strukturerhaltung der Auenlandschaften sowie der Schutz des Kulturerbes sollen in Einklang mit der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung des Odertales gebracht werden.

4.4.3 Prioritäten

Für die Raumordnung gilt es, durch ein **abgestimmtes Flächenmanagement** den Rahmen für notwendige Hochwasserschutzmaßnahmen zu schaffen. Dabei ist der Schutzbedarf der Bevölkerung (Siedlungen), der wirtschaftlichen Flächennutzungen (Landwirtschaft, Industrieansiedlungen) sowie ihrer Erschließung (Wegenetz) und Versorgung (Leitungsnetz) zu sichern. Die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse darf sich nicht nachteilig auf den Hochwasserschutz auswirken, d. h. Wasserbauvorhaben bleiben hochwasserneutral. Pufferbereiche hinter den Deichen sind soweit möglich für den Hochwasserschutz freizuhalten. Bei der Aufstellung von Programmen und Plänen sind die gesellschaftlichen und politischen Auswirkungen gegenüber den folgenden Zielen abzuwägen:

- Erhaltung bzw. Rückgewinnung natürlicher Retentionsflächen bei Vermeidung des weiteren Verlustes solcher Flächen,
- extensive Grünlandwirtschaft in Überschwemmungsgebieten,
- Beschränkung des Gefahrenpotenzials durch wassergefährdende Stoffe,
- Verhinderung erosionsfördernder Eingriffe sowie
- Verbesserung des natürlichen Wasserrückhalts.

4.4.4 Maßnahmen

Vorbehaltlich weiterer eingehender Analysen zeichnen sich die folgenden Maßnahmen ab: In **Plänen der Raumordnung** sollen Flächen für Flutungspolder, Retentionsräume und Speicher dargestellt werden, um sie vor anderen Nutzungen zu sichern. Überschwemmungsgebiete sollen grenzüberschreitend festgelegt werden. Bei der Bewertung einzelner Projekte sind Effekte und Potenziale, wie sie zum Beispiel im Oderregio-Projekt dargestellt wurden, zu berücksichtigen. Die Fortführung dieses Projektes ist zu fördern.

Zudem sind folgende grenzüberschreitende Maßnahmen vorrangig umzusetzen:

- ein auf lange Vorlaufzeiten ausgerichtetes, **grenzübergreifendes Vorwarn- und Meldesystem**,
- die rechtliche **Sicherung von Überschwemmungsflächen**,
- der **natürliche Rückhalt** des Wassers im gesamten Einzugsgebiet,
- größere **Abflusskapazitäten und Ausbreitungsmöglichkeiten** des Flusses, Wiederherstellung von funktionierenden Retentionsräumen sowie
- künstliche **Rückhalte- und Speichermöglichkeiten**.

Durch die Schaffung zusätzlichen Speicherraums sollen Hochwassersituationen entschärft werden. Dazu können auf lokaler Ebene beispielhaft die folgenden Maßnahmen realisiert werden:

- **Entsiegelung** von Flächen,
- **Extensivierung** landwirtschaftlicher Bodennutzung, Bewirtschaftung der Auengebiete als Dauergrünland,
- **Wiederaufforstungen** in Form von Auenwäldern,
- dezentrale **Rückhaltung** unverschmutzten Regenwassers sowie
- **Rückbau und Renaturierung** der Zuleiter.

Im Rahmen des Datenaustauschs und der Datenaufbereitung bei den Raumordnungsbehörden sollen Satellitendaten bereitgestellt und ausgenutzt werden.

Als ein **Schlüsselprojekt** wird die Einführung eines Hochwasservorhersagesystems für den Grenzraum vorgeschlagen. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit ist zweisprachig über das Internet denkbar.

4.4.5 Hinweise zur Umsetzung

Zu berücksichtigen ist, dass 89 % des Einzugsgebietes der Oder in Polen, 6 % in Tschechien und 5 % in Deutschland liegen. Das höchste Schadenspotenzial liegt somit zweifellos auf polnischem Staatsgebiet. Ein konsequentes **Hochwasser- und Flächenmanagement** in Flusseinzugsgebieten muss jedoch als **internationale Aufgabe** verstanden werden. Zu berücksichtigen sind daher bei der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des vorbeugenden Hochwasserschutzes an erster Stelle die Festlegungen der bestehenden Kommissionen und Arbeitsgruppen, die Programme, Maßnahmen und Projekte zum Schutz der Oder und Lusatzer Neiße entwickeln und durchführen. Empfohlen wird die Fortführung der von der deutsch-polnischen Grenzgewässerkommission getroffenen Maßnahmen zum grenzüber-

schreitenden Flussgebietsmanagement unter Einbeziehung konfligierender Interessen, wie etwa der Binnenschifffahrt.

4.5 Braunkohlesanierung und räumliche Nachfolgeentwicklung

4.5.1 Aktuelle Lage

Die **ökologischen, landschaftlichen und sozioökonomischen Auswirkungen** der Bergbautätigkeit im deutsch-polnischen Grenzraum sind in ihren Folgewirkungen vor mehr als zehn Jahren erkannt worden. Grenzüberschreitend ist das Problem der Grundwasserabsenkungen durch den aktiven Braunkohlenbergbau weiterhin aktuell. Mit der Gestaltung und Nachnutzung der Bergbaufolgelandschaften werden Fragen der sozioökonomischen Entwicklung aufgeworfen. Im Zusammenhang mit der von der deutschen Seite geplanten Flutung der Tagebaurestlöcher findet in der deutsch-polnischen Grenzgewässerkommission eine intensive Abstimmung der Prinzipien der Wasserentnahme aus der Lausitzer Neiße zu diesem Zweck statt.

Einige eingestellte Tagebaue auf deutscher Seite sind bereits einer neuen, zumeist touristischen Nutzung zugeführt worden. Auch die bestehenden Sanierungsplanungen sind positiv zu bewerten. So hat sich z. B. die 1999 ins Leben gerufene Internationale Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land auf deutscher Seite den Umbau der Bergbaufolgelandschaften zu kulturell und wirtschaftlich aktiven Regionen zur Aufgabe gemacht.

Vorhaben der **gewerblichen und industriellen Wirtschaft** richten sich auf die Kooperation zwischen den Standorten Schwarze Pumpe - Spreetal und Boxberg sowie auf ihren Ausbau zu einem modernen Gewerbe- und Industriestandort. Weitere Vorhaben sind die Entwicklung des "Industrieparks Schwarze Pumpe" zu einem Schlüsselprojekt regionaler Entwicklung, der Ausbau eines Lausitzer Chemiestandortes, die Errichtung von High-Tech-Arbeitsplätzen, die Errichtung von Solarenergiestandorten und eines Werkes zum natürlichen Umbau von Biowerkstoffen mittels Solarenergie.

Im polnischen Grenzraum gibt es zwei eingestellte Braunkohletagebaue in Turów und bei Łęknica. Im Wirkungsbereich des aktiven Braunkohletagebaus Turów, der noch 20 – 30 Jahre weitergeführt werden kann, befinden sich ein großflächiger Tagebau und eine Außenkippe. Die forstwirtschaftliche Rekultivierung der Außenkippe soll im Jahr 2007 abgeschlossen sein. Außerdem wurde mit der forstlichen Rekultivierung der Innenkippe innerhalb des Tagebaus begonnen.

Auf dem Gelände des stillgelegten Braunkohletagebaus der Gemeinde Łęknica gibt es relativ kleine, durch natürlichen Grundwasserwiederanstieg entstandene Restlochseen. Allerdings sind die so entstandenen Restseen wegen der fehlenden flachen Uferbereiche und des vorhandenen sauren pH-Wertes des Wassers für Erholungszwecke ungeeignet. Die Rekultivierungsmaßnahmen, die auf der Aufforstung einiger Kippenbereiche mit Kiefern beruhen, brachten aufgrund des stark sauren Bodens keine zufriedenstellenden Ergebnisse.

Interessenkonflikte bei der Braunkohlesanierung sind insbesondere bei der Steuerung des Wasserhaushaltes sowie bei der Nutzung bzw. Schutzuweisung der sanierten Flächen zu erwarten.

4.5.2 Ziele

Die Bergbaufolgelandschaften sollen rekultiviert und für angepasste Nutzungen wie die Forstwirtschaft und für die Naherholung und den Tourismus zur Verfügung stehen bzw. teilweise in unverändertem Zustand zur Vermittlung der industriellen Kultur und Geschichte bewahrt werden. Andere neue Vorhaben, die zur wirtschaftlichen Belebung beitragen, sollten außerhalb der Tagebauflächen angesiedelt werden.

4.5.3 Prioritäten

Die Vorstellungen zu den Folgenutzungen richten sich vorwiegend auf die Entwicklung der Kulturlandschaft, die Aufforstung, den **Tourismus**, die Schaffung innovativer Produktionsstandorte sowie auf die Entwicklung neuer Standortqualitäten. Die Entwicklung der neu entstehenden Wasserflächen erfordert grenzüberschreitende Lösungen hinsichtlich des regionalen Wasserhaushaltes und des Freizeitverkehrs.

Zu den Prioritäten der Zusammenarbeit im Bereich der Braunkohletagebausanierung und der Gestaltung der Bergbaufolgelandschaft gehören auch die Landschaftsgestaltung, die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie der Umweltschutz. Die auf deutscher Seite bereits gewonnenen Erfahrungen im Bereich integrierter Konzepte zur Sanierung und Entwicklung dieser Gebiete sollen der polnischen Seite im größeren Maße zugänglich gemacht werden. Auf dieser Grundlage sind daraus gemeinsame Schlussfolgerungen zu ziehen.

4.5.4 Maßnahmen

Die aktuellen und künftigen Aufgaben sind:

- die Abstimmung von Grundsätzen der Nutzung von Grenzgewässern zur Flutung der Tagebaurestlöcher,
- die **grenzüberschreitende Koordinierung** von Maßnahmen zur Bekämpfung der Grundwasserabsenkungen sowie zur Festlegung der Verfahrensweise bei Grundwasserwiederanstieg und der damit verbundenen Veränderung der Wasserverhältnisse,
- Maßnahmen zur Verbesserung der **Grundwasserqualität**,
- die Herstellung der **Standsicherheit der Böschungen und Böschungssysteme**, insbesondere der Kippenböschungen,
- die Sanierung der Restloch- und Kippenböden sowie die Verminderung der Erosion durch Bodenbedeckung wie Raseneinsaat und Gehölzpflanzungen sowie durch den Bau von Entwässerungssystemen,
- die **Beseitigung der ökologischen Schäden** und Maßnahmen zur **Landschaftsgestaltung**,
- Untersuchungen der **Auswirkungen durch Flugsande**,
- das Anstreben **sozialverträglicher und ökologisch sensibler Lösungen** bei neuen Abbauvorhaben,
- die **gemeinsame Erarbeitung grenzüberschreitender Entwicklungskonzepte** für aktive und ehemalige Braunkohleabbaugebiete sowie von Braunkohleplänen und Betriebsplänen,
- die **Aufwertung des Images** der betroffenen Regionen sowie
- die Verbesserung der **Erreichbarkeit** der neuen Naherholungs- und Tourismusstandorte und deren Einbindung in grenzüberschreitende Tourismuskonzepte.

Weitere Aufgaben bestehen in der **grenzübergreifenden Angleichung des planerischen Vorgehens** im Umgang mit dem Kohlebergbau und seiner Folgewirkungen sowie in der Festlegung des zeitlichen Rahmens für die Umsetzung von Aufgaben der Landschaftsgestaltung und Regionalentwicklung.

Das von der IBA Fürst-Pückler-Land geplante Netz von Wander-, Rad- und Kutschwegen sollte als ein grenzüberschreitendes Schlüsselprojekt betrachtet werden. Dabei sollen die touristisch interessanten Ankerpunkte der Bergbausanierung grenzüberschreitend miteinander verknüpft und zugänglich gemacht werden.

4.5.5 Hinweise zur Umsetzung

Die Sanierung und Entwicklung der ehemaligen Braunkohletagebauggebiete wird beiderseits der Grenze als nationale Aufgabe verstanden. **Maßnahmenträger** auf deutscher Seite ist die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbauverwaltungsgesellschaft (LMBV) als hundertprozentige Tochter des Bundes sowie die Lausitzer Bergbau Aktiengesellschaft (LAUBAG) für die noch

in Betrieb befindlichen Tagebaue. Auf polnischer Seite ist die Gesellschaft KWB Turów S.A. für die Sanierung des in Betrieb befindlichen Tagebaus zuständig. Die Aufstellung der **Braunkohlepläne** in Sachsen als Raumordnungspläne trägt ebenso zu einem zügigen Vorranschreiten der Sanierungsmaßnahmen bei. Regionale Initiativen, wie zum Beispiel die sächsisch-brandenburgische Lausitzinitiative, die Internationale Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land im Land Brandenburg und das REK "Lausitzer Seenland" im Freistaat Sachsen leisten einen wichtigen Beitrag zur Selbstfindung der vom Strukturwandel betroffenen Regionen.

5 Umsetzung der Leitlinien

5.1 Institutionelle Rahmenbedingungen

Die Umsetzung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze macht **neue regionale Kooperationsformen** und innovative Ansätze planerischer Steuerung notwendig. Raumordnung und Regionalentwicklung sind dabei als eng miteinander verbundene Strategien zu behandeln. Während die Raumordnung Entwicklungsziele definiert, übernehmen öffentliche und private Akteure (wie z. B. Euroregionen, Entwicklungsagenturen und Regionalforen) die umsetzungsbezogenen Funktionen der Regionalentwicklung: Mobilisierung, Motivation, Koordinierung und Kommunikation.

Stabile Netzwerke sind eine wichtige Voraussetzung für ein gutes Funktionieren der grenzüberschreitenden Kommunikation und Interaktion. Grenzüberschreitende Initiativen und projektbezogene Kooperationen haben sich bisher häufig im Rahmen relativ geschlossener, fachpolitisch segmentierter oder thematisch abgegrenzter Netzwerke bewegt. Eine Herausforderung der Zukunft ist in der Einrichtung von Schnittstellen zu sehen, welche die Aufgaben der Koordination, Information, Moderation und des Monitoring im Sinne eines integrierten Regionalmanagements leisten. Sinnvoll ist bei der Ausbildung von regionalen Netzwerken zudem die Einbeziehung von privaten Akteuren, insofern diese für die Umsetzung relevant sind (wie z. B. Anbieter aus dem Tourismussektor).

Diese regionalen Kooperationen und Planungsansätze kommen ohne ein Minimum an organisatorischer Absicherung nicht aus. Die **Koordination von Netzwerkstrukturen** ist - insbesondere im grenzüberschreitenden Kontext - unverzichtbar; sie verursacht allerdings auch erhebliche Transaktions- und Informationskosten. Die **Euroregionen** können als Medium der vertikalen Integration von der europäischen bis zur kommunalen Ebene genutzt werden. Dazu müssen sie ihre Aufgaben erweitern und ein eigenständiges politisches Gewicht erhalten. Sie erleichtern die grenzüberschreitende Kontaktaufnahme und die verbindliche Zusammenarbeit. Dafür sollten ihnen zusätzliche Mittel bereitgestellt werden.

Bei der Umsetzung der Raumordnerischen Leitbilder sollen die verschiedenen räumlichen Ebenen nicht isoliert voneinander wirken, sondern sind auch vertikal mittels **Informations- und Förderpolitik** zu vernetzen. Dabei sind die unterschiedlichen Anforderungen in den einzelnen Problemfeldern (z. B. grenzüberschreitende Abstimmung im Bereich Hochwasserschutz, Verknüpfung von Tourismusentwicklung und Tagebausanierung) sowie die bereits ausgeprägten Informations-, Kooperations- und Implementationsnetzwerke zu berücksichtigen. Die bestehenden sektoralen und fachplanerischen Initiativen und Projekte stellen wertvolle Ansätze zur grenzüberschreitenden Raumentwicklung dar und müssen bereits in den Bearbeitungsprozess der Leitbildentwicklung laufend einbezogen werden.

Das breite Spektrum an Programmen, die zur Vorbereitung der Grenzregionen auf die EU-Erweiterung zur Verfügung stehen, kann effektiv und effizient genutzt werden, wenn die **Koordinations- und Kooperationssysteme** weiter verbessert werden. Bei der Abstimmung der Förderpolitik, der räumlichen Vernetzung der Akteure sowie hinsichtlich der Prioritätensetzung in den einzelnen Problemfeldern und bei der Projektauswahl ist ein räumlich differenzierendes Vorgehen anzustreben.

Veränderungen der institutionellen Rahmenbedingungen vollziehen sich nur über relativ lange Zeiträume. Existierende nationale und regionale Identitäten sind zu respektieren und in

die Verhandlungs- und Abstimmungsprozesse zu integrieren. Sofern Konflikte bestehen, können diese nur im Verlauf eines intensiven und vertrauensbildenden Dialogs abgebaut werden.

5.2 Finanzielle Rahmenbedingungen

Da ein eigener finanzieller Rahmen für die Umsetzung der Raumordnerischen Leitbilder, etwa in Form eines bilateralen Fonds, nicht vorhanden ist, wird dem zur Verfügung stehenden **EU-Förderinstrumentarium** sowie dem Einsatz von Mitteln aus den **nationalen und regionalen Investitionsplanungen und -programmen** unter raumordnerischen Aspekten erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen sein.

Durch die Agenda 2000 wurde auf europäischer Ebene die Anzahl der Gemeinschaftsinitiativen konzentriert. Deutschland hat im Rahmen von Interreg hier den EU-Außengrenzen eine eindeutige Priorität eingeräumt. Der deutsche Teil des Grenzraumes ist darüber hinaus Ziel 1-Fördergebiet. Die Umsetzung der Raumordnerischen Leitbilder im Grenzraum kann durch eine Reihe von Förderprogrammen unterstützt werden:

- In den deutschen Ziel 1-Gebieten ist eine **erhöhte Nachfrage nach Fördermitteln aus den Gemeinschaftsinitiativen EQUAL, LEADER+, Interreg III und URBAN** zu erwarten.
- Die **Vorbeitragsinstrumente** stehen schon heute bis zur Integration Polens in die EU für den Untersuchungsraum zur Verfügung.
- Mit dem EU-Beitritt Polens wird die **Durchführung grenzüberschreitender Projekte wesentlich vereinfacht**, da Polen dann an der Regionalförderung gleichberechtigt teilnimmt.

Nationale Programme zur Förderung der regionalen Entwicklung im Grenzraum bedürfen in Anbetracht der unzureichenden Koordination der EU-Förderinstrumente einer **frühzeitigen Abstimmung**. Dies gilt gleichermaßen nach dem Beitritt Polens zur EU.

Die Umsetzung der Raumordnerischen Leitbilder erfordert ein **integriertes Vorgehen** auch beim Einsatz der verfügbaren Mittel. Dies bedeutet für alle räumlichen Ebenen, dass der besondere Anpassungsbedarf der Grenzregionen in der Strukturförderung anerkannt wird.

Vor diesem Hintergrund sollen die Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze als **Maßstab für die Vergabe von Fördermitteln** herangezogen werden. Erst auf der Basis eines gemeinsamen Leitbildes ist eine sinnvolle und zielgerichtete Koordination der verfügbaren Mittel für die Entwicklung der Grenzregionen möglich.

Um eine ausgewogene Entwicklung des Grenzraums zu gewährleisten, sind den verschiedenen verfügbaren Finanzierungsinstrumenten die prioritären Maßnahmen aus den Problemfeldern zuzuordnen. Analog zu den institutionellen Rahmenbedingungen ergeben sich die folgenden Schwerpunktsetzungen:

- Mittel aus den Programmen **Interreg III A und PHARE CBC II sowie LEADER+ und SAPARD** einschließlich der nationalen Kofinanzierung für Maßnahmen und Entwicklungskonzepte auf der Ebene der nachbarschaftlichen Raumbezüge;
- Mittel aus den Programmen **Interreg III B und III C, PHARE und ISPA** einschließlich der nationalen Kofinanzierung für Projekte und Entwicklungsstrategien auf der Ebene der funktionalen Raumbezüge (regionale Netzwerke) sowie „Twinning-Projekte“ zur Stärkung der grenzüberschreitenden Infrastrukturvernetzung auf makro-regionaler Ebene;
- mit den für **technische Hilfe** vorgesehenen Programmanteilen kann, ergänzt um nationale Evaluationen und Forschungsvorhaben, der Prozess der normativen Programmierung auf supranationaler/bilateralen Ebene im Sinne des gemeinsamen Entwicklungsleitbildes für die Grenzregionen optimiert werden.

6 Politische Handlungsbedarfe und Empfehlungen

Die Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze bilden eine wichtige Grundlage für eine **nachhaltige Entwicklung** des deutsch-polnischen Grenzraums und für Entscheidungen auf den Ebenen der nationalstaatlichen, regionalen und lokalen Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen.

Insbesondere können sie dazu beitragen, die Voraussetzungen dafür zu verbessern, dass die **neuen Chancen der EU-Osterweiterung** für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze in der Zukunft zielgerichtet genutzt werden.

Die Wirksamkeit der Leitlinien kann durch die Weiterentwicklung unterstützender **Rahmenbedingungen** durch die politischen Gremien, insbesondere die deutsch-polnische Regierungskommission mit ihrem Raumordnungsausschuss, nachhaltig gefördert werden.

Politische Handlungsbedarfe bestehen vor allem im Hinblick auf

- grundsätzliche Entscheidungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen der Zusammenarbeit im Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze,
- die spezifischen in den Leitbildern behandelten Themenkomplexe der räumlichen Entwicklung sowie
- die weitere Vertiefung und Ergänzung der Leitbilder um wesentliche Handlungsfelder, in denen die Zusammenarbeit in der Zukunft aufgenommen oder intensiviert werden sollte.

Im Hinblick auf die grundsätzlichen Entscheidungen zur **Verbesserung der Rahmenbedingungen der Zusammenarbeit** im Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze sind die folgenden Gesichtspunkte hervorzuheben:

- Die Voraussetzungen dafür, dass sich der Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze zu einer **europäischen Region grenzüberschreitender wirtschaftlicher Integration („Deutsch-Polnisches Haus“)** entwickelt, sollen weiter verbessert werden. Dabei soll insbesondere ein Augenmerk darauf gerichtet werden, dass die funktionalen Verflechtungen innerhalb der Region – ungeachtet der inneren Differenzierung zwischen den geografischen Teilräumen im Norden, in der Mitte und im Süden sowie im Osten und im Westen – weiter gestärkt werden und voll zum Tragen kommen können. Ebenso soll der wechselseitigen Beziehung zwischen der deutsch-polnischen Grenzregion und den Metropolregionen in Deutschland und Polen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.
- Die **strukturellen Probleme** des Raums entlang der deutsch-polnischen Grenze, wie insbesondere die divergierenden demografischen Entwicklungstendenzen sowie die – gemessen am EU-Maßstab – insgesamt unterdurchschnittliche Wirtschaftsleistung und die hohe Arbeitslosigkeit, erfordern die besondere Aufmerksamkeit der mit der Entwicklung der Region befassten Gremien wie auch der Regierungskommission.
- Die **zukünftige Förderstruktur** in der deutsch-polnischen Grenzregion – als EU-Binnengrenze - wird sich in der nächsten Programmplanungsperiode der EU-Strukturfonds nach 2006 erheblich verändern. Neue EU-Fördergebiete auf polnischer Seite werden an deutsche Gebiete mit einer zum Teil rückläufigen EU-Förderung, aber weiterhin bestehenden erheblichen Strukturproblemen angrenzen. Die Gremien der deutsch-polnischen Zusammenarbeit sollten dieser Problematik in der nationalen und europäischen Debatte um die Reform der Strukturfonds besondere Aufmerksamkeit widmen.
- Die zuständigen Stellen auf regionaler und lokaler Ebene sollten in die Lage versetzt werden, dass sie im Rahmen ihrer Zuständigkeitsbereiche auch grenzübergreifend tätig werden können. Für den Abschluss grenzüberschreitender Kooperationsvereinbarungen regionaler und lokaler Gebietskörperschaften muss Rechtssicherheit geschaffen werden. Zwischen Deutschland und Polen sollte deshalb ein Abkommen vereinbart werden, das

eine gemeinsame **Rechtsgrundlage für grenzüberschreitende Aktivitäten** der Gebietskörperschaften bietet. Dies ist von fundamentaler Bedeutung.

Im Hinblick auf die **spezifischen Themenkomplexe**, die in den Leitbildern behandelt werden, sind – unter Beachtung der Ausführungen in den Kapiteln 4.1 bis 4.5 der vorliegenden Leitbilder – die folgenden Gesichtspunkte hervorzuheben:

- Nutzungskonflikte zwischen **Naturschutz, Tourismus und Verkehr**, insbesondere an der Ostsee, im Odertal sowie in den neu zu gestaltenden Bergbaufolgelandschaften, sollten auf regionaler Ebene diskutiert werden. Jedoch bedarf es einer die Bundesländer und Wojewodschaften übergreifenden Koordination der entsprechenden Aktivitäten. Der Tourismus (einschließlich qualitätsverbessernder Maßnahmen im Hotel- und Gaststättenwesen/Zertifizierung der Betriebe) sollte als ein regionsspezifisches Potenzial von den beiden Staaten gefördert werden.
- Zur Schaffung eines **polyzentrischen Städtetetzes** im Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze sollten grenzüberschreitende Kooperationen nicht nur in den Doppelstädten entlang der Grenze, sondern auch in den grenzübergreifenden Einzugsgebieten der großen Zentren wie Berlin und Stettin vorrangig unterstützt und durch flankierende Maßnahmen insbesondere im Bereich von grenzüberschreitenden Kommunikations- und Verkehrsverbindungen erleichtert werden.
- Zur Nutzung der **Paneuropäischen Verkehrskorridore II und III** als Potenzial für den Grenzraum bedarf die Verkehrsinfrastruktur entlang der Korridore eines weiteren Ausbaus, der Schließung von Lücken sowie einer intermodalen Verknüpfung zur Ermöglichung kombinierter Verkehre. Der erhebliche Nachholbedarf bei der Schieneninfrastruktur sollte im Einvernehmen mit den Netzbetreibern zügig abgebaut werden.
- Die besondere Bedeutung der **grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur und -bedienung** sollte in den Beratungen der Regierungskommission eine besondere Beachtung finden. Dabei sollten neben der Schließung von Lücken im überregionalen und regionalen Straßennetz besonders Möglichkeiten zum Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs erörtert sowie Prinzipien zur Erteilung von Konzessionen für den grenzüberschreitenden lokalen Busverkehr abgestimmt werden.
- Bei der Einrichtung neuer grenzüberschreitender Straßen- und Fährverbindungen bestehen stellenweise **konfligierende Interessen** zwischen der nationalen und der regionalen / lokalen Ebene. Häufig stehen auch naturschutzfachliche Belange den Forderungen nach neuen Verbindungen gegenüber. Aufgrund des bevorstehenden Beitritts Polens zur Europäischen Union sowie der damit verbundenen Zugehörigkeit zum Raum des Schengener Abkommens bestehen Vorbehalte gegenüber der Investition in neue Grenzabfertigungsanlagen, die dann in wenigen Jahren nutzlos sind. Alle investitionsvorbereitenden Planungen sollten heute schon von einem Raum ohne Grenzen ausgehen, um Fehlinvestitionen zu minimieren.
- Die Ausweisung von Flächen für den **Hochwasserschutz** bedarf der Koordinierung zwischen beiden Staaten. Dabei sollten die Grundlagen in den Regionalplänen beiderseits der Grenze für ein grenzübergreifendes Flächenmanagement eingerichtet werden, welches die bestehenden internationalen, nationalen, regionalen und lokalen Aktivitäten bündelt.
- Die Konflikte bei der Nutzung von Oberflächengewässern und von Grundwasser zur Flutung der ehemaligen **Braunkohletagebaue** sollten durch die Grenzgewässerkommission weiter diskutiert und im Interesse der grenzübergreifenden Region als Ganzes verbindlich gelöst werden.

Im Hinblick auf die weitere **Vertiefung und Ergänzung der Leitbilder** sowie die Handlungsfelder, in denen die Zusammenarbeit in der Zukunft aufgenommen oder intensiviert werden sollte, sind die folgenden Gesichtspunkte hervorzuheben:

- Die vorliegenden Leitbilder bedürfen einer **Ergänzung und einer weiteren fachlichen Fundierung**, um ihre Funktion als Grundlage für die Entwicklung des Raums entlang der deutsch-polnischen Grenze weiter zu erhöhen. Dabei sollten neben den in der vorliegenden Aktualisierung behandelten Themen weitere Handlungsfelder Beachtung finden, die für die zukünftige Entwicklung der deutsch-polnischen Grenzregion von strategischer Bedeutung sind.
- Die **Wirtschaft** beeinflusst die regionale Entwicklung grundlegend und sollte bei einer weiteren Konkretisierung der Raumordnerischen Leitbilder in angemessener Weise Berücksichtigung finden. Gleiches gilt für den Bereich der **Landwirtschaft**. Hier sind insbesondere auf polnischer Seite gravierende Veränderungen im Zuge der EU-Integration Polens zu erwarten. Gleichzeitig steht der **ländliche Raum** aufgrund der absehbaren Problematik der Infrastrukturversorgung vor großen Herausforderungen, die bei einer zukünftigen Bearbeitung der Leitbilder Berücksichtigung finden sollten.
- Aufgrund der disparitären Entwicklungen und insbesondere der aktuellen Abwanderungstendenzen auf der deutschen Seite sollte ein weiterer Schwerpunkt der Bearbeitung der Leitbilder auf dem Bereich der **Bevölkerungsentwicklung** sowie möglicher räumlicher Konsequenzen und Handlungsansätze liegen. Hierbei sollten Szenarien zur Abschätzung der Risiken und Chancen berücksichtigt bzw. erarbeitet werden.
- Aufgrund der Standortqualitäten für Windkraftanlagen in vielen Teilbereichen des Grenzraums bedarf es der grenzüberschreitenden Koordinierung bei der Ausweisung von entsprechenden Vorrangflächen. Der Themenbereich **Windkraft** ist für den gesamten Grenzraum von Bedeutung und sollte vor diesem Hintergrund bei einer Erweiterung der Leitbilder neu aufgenommen werden.
- Unter dem Begriff **Raumordnung im Meer** werden alle raumrelevanten Aktivitäten im „Off-shore“-Bereich zusammengefasst. Hierzu gehören u. a. Windparks im Meer, Bodenschätze, Verkehrsinfrastruktur und Fragen des Küstenzonenmanagements. Diese Themen sind im nördlichen Teilbereich des Grenzraums von Bedeutung und bedürfen aufgrund zu erwartender Nutzungskonflikte der grenzüberschreitenden Koordinierung.
- Die Kooperationsfelder **Bildung, Kultur und Wissenschaft** sind Bereiche von grundlegender Bedeutung für die räumliche Entwicklung der Grenzregion. Der fremdsprachlichen Ausbildung in deutsch bzw. polnisch sollte daher heute schon in den Lehrplänen hohe Priorität eingeräumt werden. Sie trägt zum gegenseitigen Verständnis der Menschen beiderseits der Grenzen bei. Bildung, Kultur und Wissenschaft sind Bereiche von grundlegender Bedeutung für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und bieten erhebliche Potenziale für eine innovationsorientierte Gestaltung der zukünftigen Entwicklung.

Abkürzungsverzeichnis

€	Euro
BSP	Baltic Sea Region
CADSES	Central, Adriatic, Danubian and South-Eastern European Space
EU	Europäische Union
EUREK	Europäisches Raumentwicklungskonzept
FFH	Flora-Fauna-Habitat
GAP	Gemeinsame Agrarpolitik
GÜST	Grenzübergangsstelle
IBA	Internationale Bauausstellung
IKSO	Internationale Kommission zum Schutz der Oder gegen Verunreinigung
KMU	Kleine und mittelständische Unternehmen
KWB S.A.	Kopalnia Węgla Brunatnego Turów Spółka Akcyjna (polnisch: Braunkohle-Bergwerk Turów Aktiengesellschaft)
LAUBAG	Lausitzer Braunkohle Aktiengesellschaft
LMBV	Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungs mbH
Mio.	Millionen
n. N.	nad Nisou (tschechisch: an der Neiße)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKP	Polskie Koloje Państwowe (Polnische Staatsbahnen)
SPA	Special Protected Area
SPNV	Schienen-Personennahverkehr
SV	Schienenverkehr
TEN	Transeuropäische Netze
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
WWF	World Wide Fund For Nature

Aktualisierung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze

Aktualizacja studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej

DEUTSCH-POLNISCHER GRENZRAUM

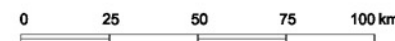
POLSKO-NIEMIECKI OBSZAR GRANICZNY

ARBEITSKARTE

MAPA ROBOCZA

- Grenzstadt ▲ miasta graniczne
- Wirtschaftszentren mit Ausstrahlung auf den grenznahen Raum ● ośrodki gospodarcze mające wpływ na obszar przygraniczny
- Wirtschaftszentren ausserhalb des grenznahen Raumes ○ ośrodki gospodarcze położone poza obszarem przygranicznym
- Förderkulisse Interreg III A (deutsche Seite) / PHARE CBC (polnische Seite) — obszar dojeży programem Interreg III A (niemiecki obszar) / PHARE CBC (polski obszar)
- Euroregion // Euroregion
- deutsch-polnischer Grenzraum □ polsko-niemiecki obszar graniczny
- engerer deutsch-polnischer Grenzraum ■ węższy polsko-niemiecki obszar graniczny
- Bundesland- / Wojewodschafthauptstadt SZCZECIN stolica kraju związkowego / województwa
- deutsch-polnische Staatsgrenze polsko-niemiecka granica państwa
- Staatsgrenze — granica państwa
- Bundesland- / Wojewodschaftsgränze — granica kraju związkowego / województwa
- Kreisgränze — granica powiatu

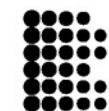
1 : 2 150 000



Quellen / Źródła:

ESRI ArcData, ESRI Basemap

Kartographie / Kartografia:
K. Kettner, S. Witschas
Oktober 2001 / październik 2001 r.



Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. Dresden (IÖR)



Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej



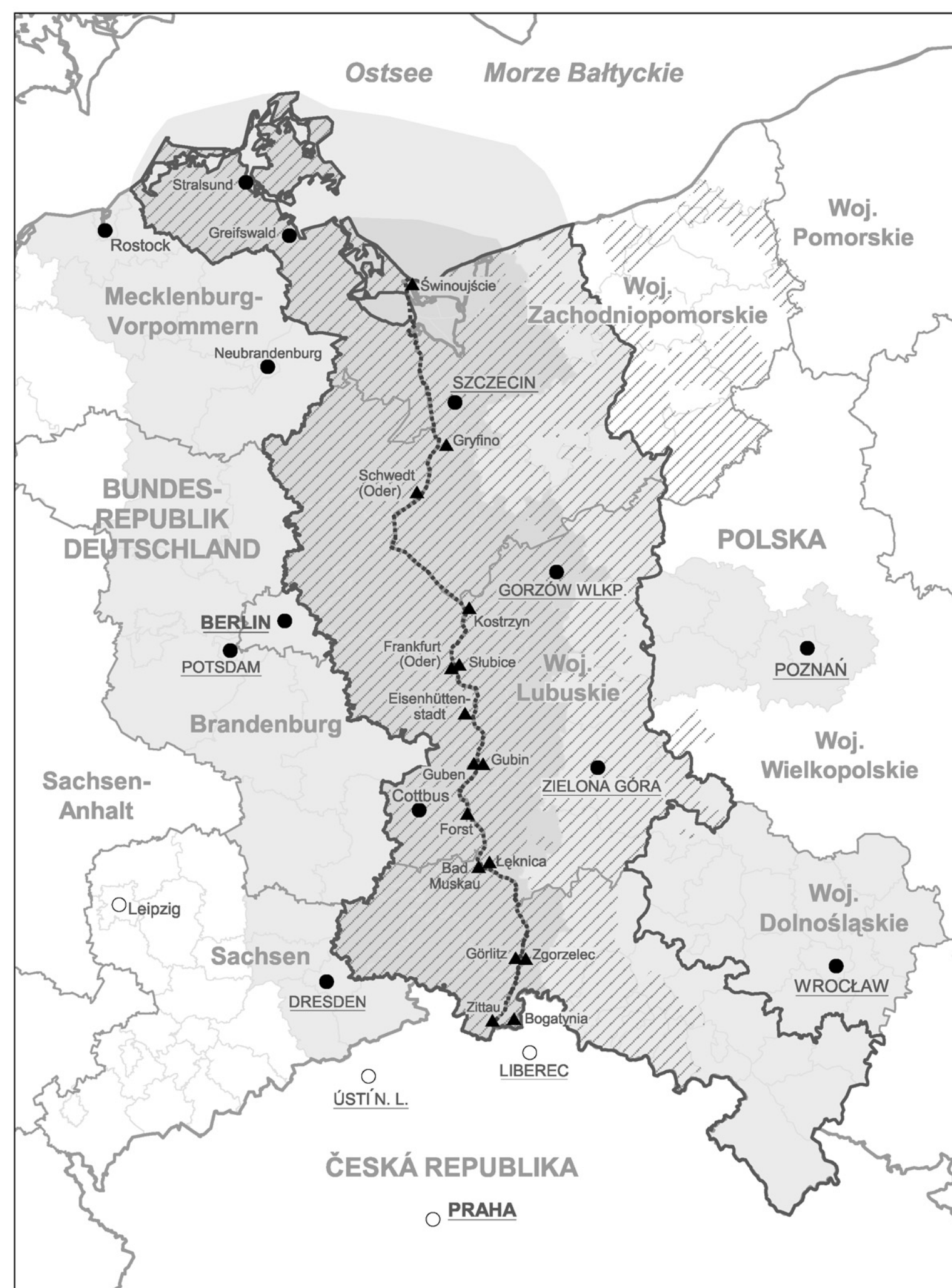
Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung e.V. (IRS)



Institut für Länderkunde e.V. (IfL)



Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)



Aktualisierung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze

Aktualizacja studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej

SIEDLUNGSSTRUKTUR

STRUKTURA OSADNICZA

ARBEITSKARTE

MAPA ROBOCZA

Siedlungen nach Anzahl der Einwohner

Liczba mieszkańców miast

- mehr als 1 000 000 Einwohner
- 500 000 bis < 1 000 000 Einwohner
- 250 000 bis < 500 000 Einwohner
- 100 000 bis < 250 000 Einwohner
- 50 000 bis < 100 000 Einwohner
- 10 000 bis < 50 000 Einwohner

- ponad 1 000 000 mieszkańców
- 500 000 do < 1 000 000 mieszkańców
- 250 000 do < 500 000 mieszkańców
- 100 000 do < 250 000 mieszkańców
- 50 000 do < 100 000 mieszkańców
- 10 000 do < 50 000 mieszkańców

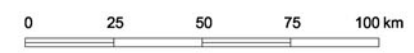
- deutsch-polnischer Grenzraum
- engerer deutsch-polnischer Grenzraum

- polsko-niemiecki obszar graniczny
- węższy polsko-niemiecki obszar graniczny

Bundesland- / Wojewodschafthauptstadt **SZCZECIN** stolica kraju związkowego / województwa

- deutsch-polnische Staatsgrenze
- Staatsgrenze
- Bundesland- / Wojewodschafsgrenze
- Kreisgrenze
- polsko-niemiecka granica państwa
- granica państwa
- granica kraju związkowego / województwa
- granica powiatu

1 : 2 150 000



Quellen / Źródła:

ESRI ArcData, ESRI Basemap

Kartographie / Kartografia:
K. Kettner, S. Witschas
Oktober 2001 / październik 2001 r.



Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. Dresden (IÖR)



Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej



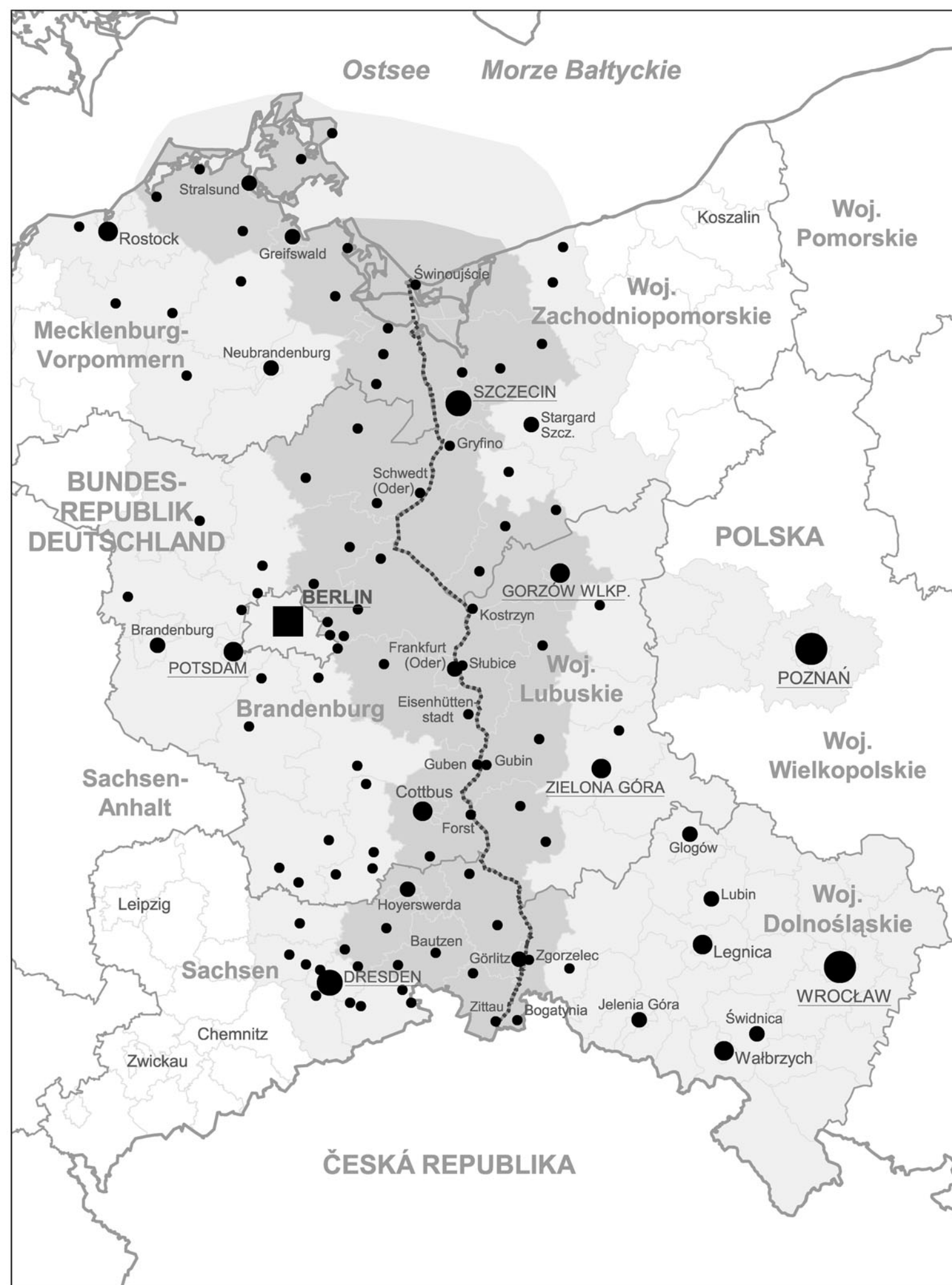
Institut für Regionaentwicklung und Strukturplanung e.V. (IRS)



Institut für Länderkunde e.V. (IfL)



Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)



Aktualisierung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze

Aktualizacja studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej

VERKEHRSINFRASTRUKTUR

INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

ARBEITSKARTE

MAPA ROBOCZA

Strassen
Autobahn / Schnellstrasse
Autobahn / Schnellstrasse (Plan)
Bundes- / Nationalstrasse

Schienenstrecke
2-gleisig, elektrifiziert
sonstige
Wasserstrasse

Grenzübergänge
Strasse
Strasse (Plan)
Schiene
Schifffahrt

Flughäfen
internationaler Flughafen
regionaler Flughafen

Häfen
Hafen Seeschifffahrt
Hafen Binnenschifffahrt
Güterverkehrszentrum
Güterverkehrszentrum (Plan)

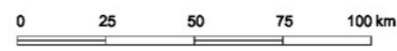
paneuropäischer Verkehrskorridor
deutsch-polnischer Grenzraum
engerer deutsch-polnischer Grenzraum

Bundesland- / Wojewodschafthauptstadt

deutsch-polnische Staatsgrenze
Staatsgrenze

Bundesland- / Wojewodschaftsgränze
Kreisgränze

1 : 2 150 000



Quellen / Źródła:

ESRI ArcData, ESRI Basemap;
Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland,
Band Verkehr und Kommunikation,
IfL Spektrum Verlag 2001;
Atlas Rzeczypospolitej Polskiej,
Główny Geodeta Kraju Warszawa 1993-97;
Pogranicze polsko-niemieckie -
mapa samochodowa, SYGNATURA 1998

Kartographie / Kartografia:

K. Kettner, S. Witschas Oktober 2001 / październik 2001 r.

Drogi
autostrada / droga ekspresowa
autostrada / droga ekspresowa (planowane)
droga krajowa

Linia kolejowa
2-torowa, elektryfikowana
pozostałe

droga wodna

Przejścia graniczne
drogowa
drogowa (planowane)
kolejowe
wode

Porty lotnicze
międzynarodowy port lotniczy
regionalny port lotniczy

Porty
port morski
port rzeczny

węzły logistyczne
węzły logistyczne (planowane)

paneuropejski korytarz komunikacyjny

polsko-niemiecki obszar graniczny
węższy polsko-niemiecki obszar graniczny

SZCZECIN stolica kraju związkowego / województwa

polsko-niemiecka granica państwa
granica państwa

granica kraju związkowego / województwa
granica powiatu



Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. Dresden (IÖR)



Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej



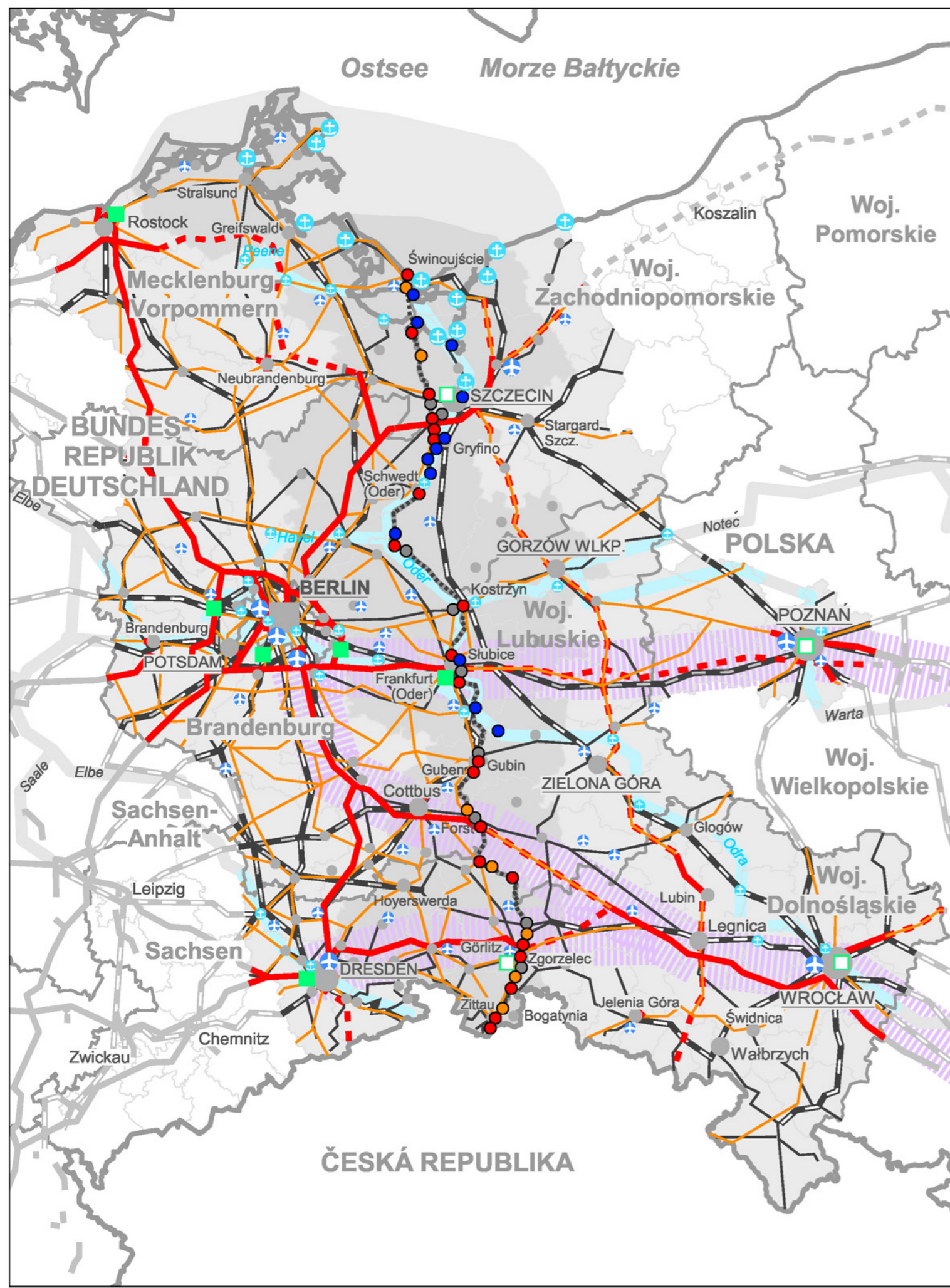
Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung e.V. (IRS)



Institut für Länderkunde e.V. (IfL)



Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)



Aktualisierung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze

Aktualizacja studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej

VERKEHRSFRAKTURSTRASSE

DROGOWA INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

ARBEITSKARTE

MAPA ROBOCZA

Strassen

- Autobahn / Schnellstrasse
- Autobahn / Schnellstrasse (Plan)
- Bundes- / Nationalstrasse

- autostrada / droga ekspresowa
- autostrada / droga ekspresowa (planowane)
- droga krajowa

Drogi

Grenzübergänge

- Strasse
- Strasse (Plan)

- drogowa
- drogowa (planowane)

Przejścia graniczne

Flughäfen

- internationaler Flughafen
- regionaler Flughafen

- międzynarodowy port lotniczy
- regionalny port lotniczy

Porty lotnicze

- Güterverkehrszentrum
- Güterverkehrszentrum (Plan)

- węzły logistyczne
- węzły logistyczne (planowane)

paneuropäischer Verkehrskorridor

paneuropejski korytarz komunikacyjny

deutsch-polnischer Grenzraum
engerer deutsch-polnischer Grenzraum

polsko-niemiecki obszar graniczny
 węższy polsko-niemiecki obszar graniczny

Bundesland- / Wojewodschafthauptstadt

SZCZECIN stolica kraju związkowego / województwa

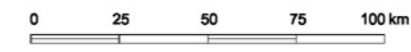
deutsch-polnische Staatsgrenze
Staatsgrenze

polsko-niemiecka granica państwa
 granica państwa

Bundesland- / Wojewodschaftsgränze
Kreisgränze

granica kraju związkowego / województwa
 granica powiatu

1 : 2 150 000



Quellen / Źródła:

ESRI ArcData, ESRI Basemap;
Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland,
Band Verkehr und Kommunikation,
IfL Spektrum Verlag 2001;
Atlas Rzeczypospolitej Polskiej,
Główny Geodeta Kraju Warszawa 1993-97;
Pogranicze polsko-niemieckie -
mapa samochodowa, SYGNATURA 1998

Kartographie / Kartografia:

K. Kettner, S. Witschas Oktober 2001 / październik 2001 r.



Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. Dresden (IÖR)



Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej



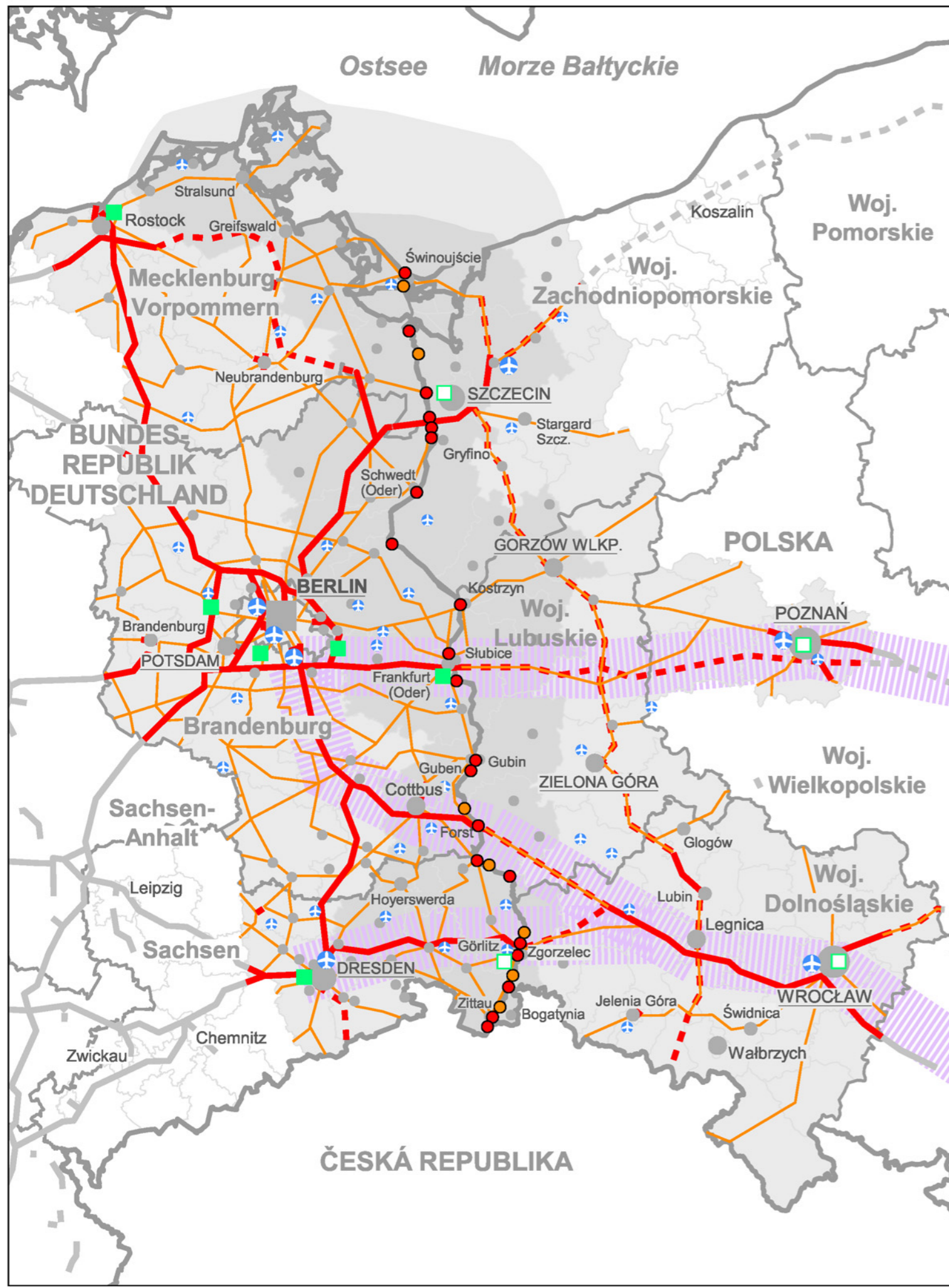
Institut für Regionaentwicklung und Strukturplanung e.V. (IRS)



Institut für Länderkunde e.V. (IfL)



Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)



Aktualisierung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze










Aktualizacja studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej

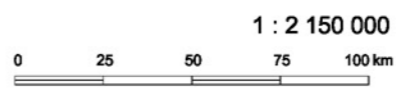
**VERKEHRSINFRASTRUKTUR
SCHIENE**

**KOLEJOWA INFRASTRUKTURA
TRANSPORTOWA**

ARBEITSKARTE

MAPA ROBOCZA

Schienenstrecke	2-gleisig, elektrifiziert sonstige	 	2-torowa, elektryfikowana pozostałe	Linia kolejowa
Grenzübergänge	Schiene		kolejowe	Przejścia graniczne
Flughäfen	internationaler Flughafen regionaler Flughafen	 	międzynarodowy port lotniczy regionalny port lotniczy	Porty lotnicze
	Güterverkehrszentrum Güterverkehrszentrum (Plan)	 	węzły logistyczne węzły logistyczne (planowane)	
	paneuropäischer Verkehrskorridor		paneuropejski korytarz komunikacyjny	
	deutsch-polnischer Grenzraum engerer deutsch-polnischer Grenzraum	 	polsko-niemiecki obszar graniczny węższy polsko-niemiecki obszar graniczny	
Bundesland- / Wojewódzchaftshauptstadt	SZCZECIN		stolica kraju związkowego / województwa	
deutsch-polnische Staatsgrenze			polsko-niemiecka granica państwa	
Staatsgrenze			granica państwa	
Bundesland- / Wojewódzchaftsgrenze			granica kraju związkowego / województwa	
Kreisgrenze			granica powiatu	



Quellen / Źródła:

ESRI ArcData, ESRI Basemap;
Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland,
Band Verkehr und Kommunikation,
IfL Spektrum Verlag 2001;
Atlas Rzeczypospolitej Polskiej,
Główny Geodeta Kraju Warszawa 1993-97;
Pogranicze polsko-niemieckie -
mapa samochodowa, SYGNATURA 1998
Kartographie / Kartografia:

K. Kettner, S. Witschas Oktober 2001 / październik 2001 r.



Institut für
ökologische
Raumentwicklung e.V.
Dresden (IÖR)



Instytut
Gospodarki
Przestrzennej i
Komunalnej



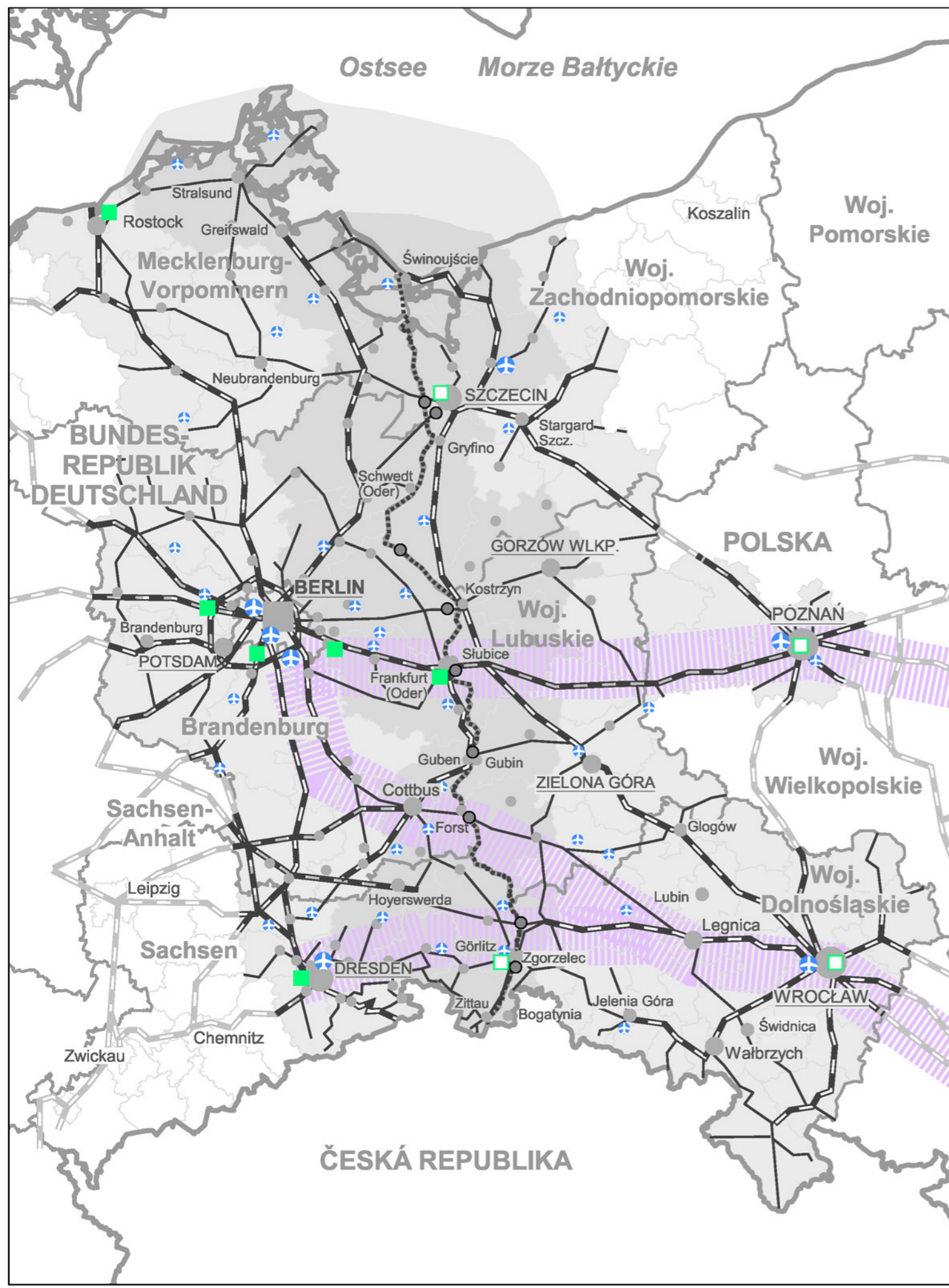
Institut für
Regionaentwicklung und
Strukturplanung e.V. (IRS)



Institut für
Länderkunde e.V. (IfL)



Akademie für
Raumforschung und
Landesplanung (ARL)



Aktualisierung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze

Aktualizacja studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej

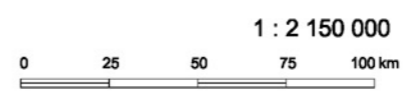
**VERKEHRSINFRASTRUKTUR
WASSERSTRASSE**

**WODNA INFRASTRUKTURA
TRANSPORTOWA**

ARBEITSKARTE

MAPA ROBOCZA

Grenzübergänge	Schifffahrt		wode	Przejścia graniczne
Häfen	Hafen Seeschifffahrt		port morski	Porty
	Hafen Binnenschifffahrt		port rzeczny	
	Güterverkehrszentrum		węzły logistyczne	
	Güterverkehrszentrum (Plan)		węzły logistyczne (planowane)	
	deutsch-polnischer Grenzraum		polsko-niemiecki obszar graniczny	
	engerer deutsch-polnischer Grenzraum		węższy polsko-niemiecki obszar graniczny	
Bundesland- / Wojewodschafthauptstadt	<u>SZCZECIN</u>		stolica kraju związkowego / województwa	
deutsch-polnische Staatsgrenze		polsko-niemiecka granica państwa	
Staatsgrenze	—		granica państwa	
Bundesland- / Wojewodschaftsgränze	—		granica kraju związkowego / województwa	
Kreisgränze	—		granica powiatu	



Quellen / Źródła:

ESRI ArcData, ESRI Basemap;
Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland,
Band Verkehr und Kommunikation,
IfL Spektrum Verlag 2001;
Atlas Rzeczypospolitej Polskiej,
Główny Geodeta Kraju Warszawa 1993-97;
Pogranicze polsko-niemieckie -
mapa samochodowa, SYGNATURA 1998

Kartographie / Kartografia:

K. Kettner, S. Witschas Oktober 2001 / październik 2001 r.



Institut für
ökologische
Raumentwicklung e.V.
Dresden (IÖR)



Instytut
Gospodarki
Przestrzennej i
Komunalnej



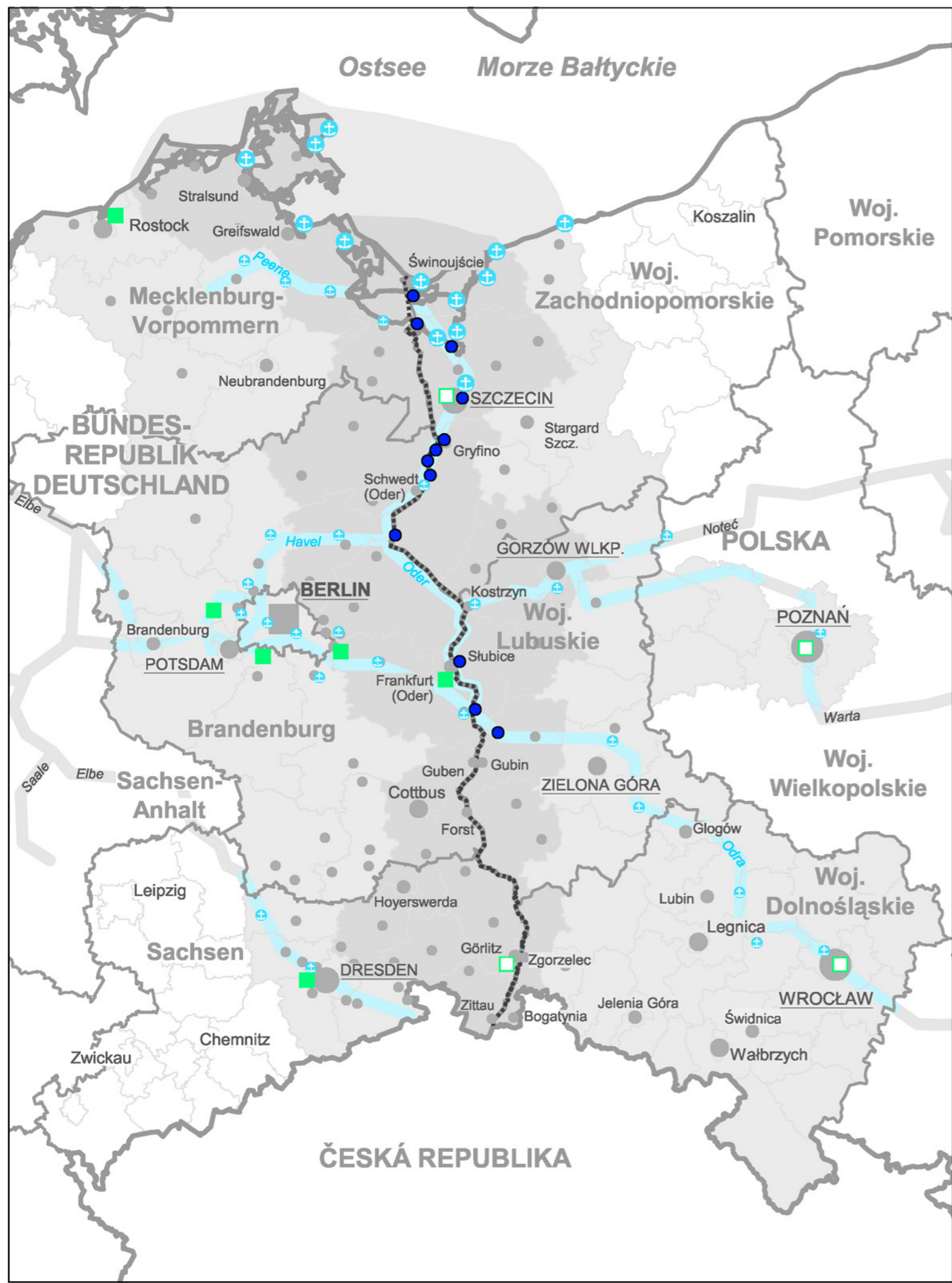
Institut für
Regionentwicklung und
Strukturplanung e.V. (IRS)



Institut für
Länderkunde e.V. (IfL)

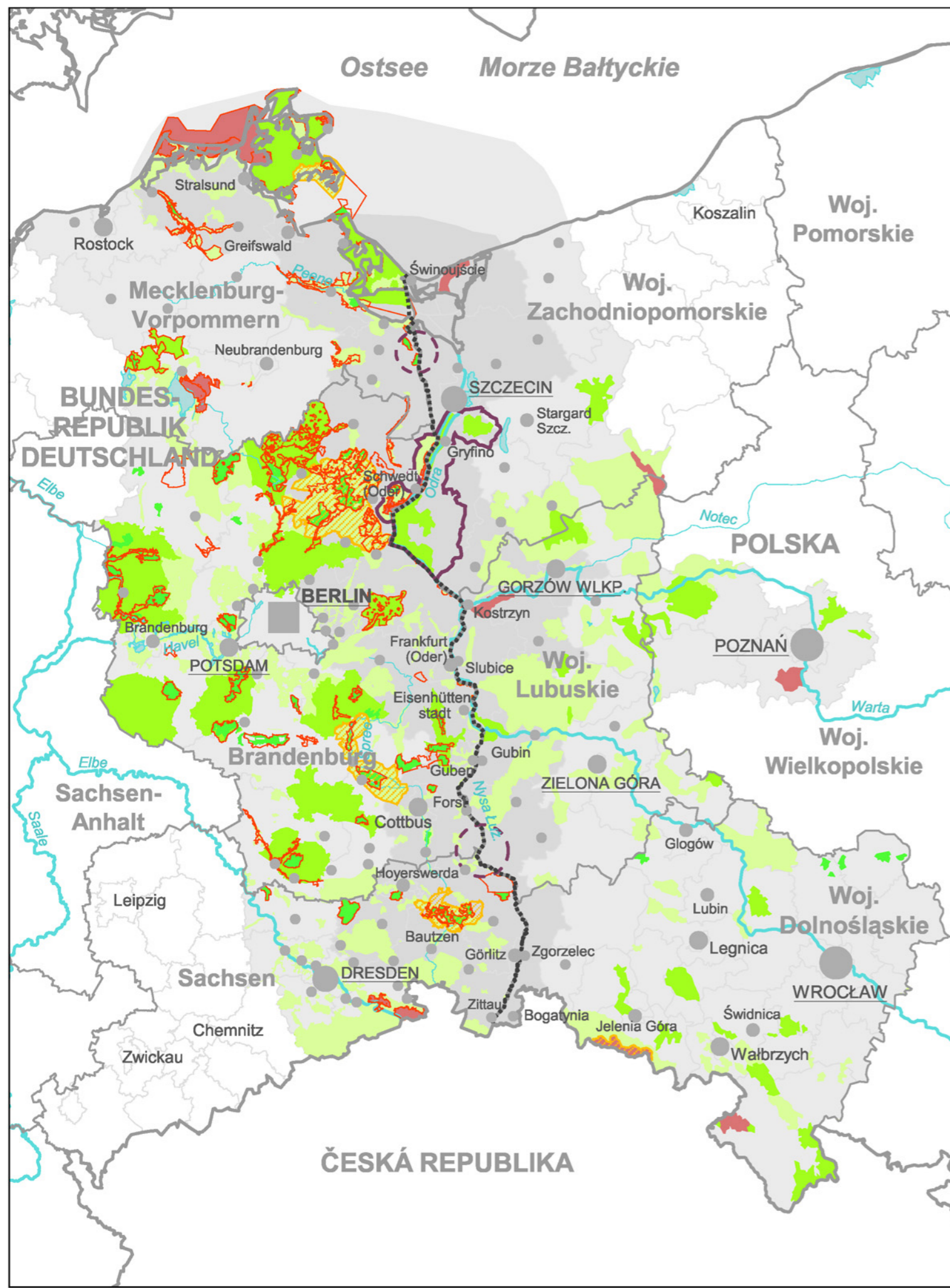


Akademie für
Raumforschung und
Landesplanung (ARL)



Aktualisierung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze

Aktualizacja studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej



SCHUTZGEBIETE

OBSZARY CHRONIONE

ARBEITSKARTE

MAPA ROBOCZA

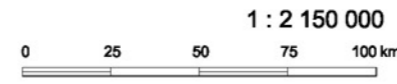
- Nationalpark park narodowy
- Biosphärenreservat (ab 1000 ha) rezerwat biosfery (ponad 1000 ha)
- Naturschutzgebiet (ab 1000 ha) rezerwat przyrody (ponad 1000 ha)
- Naturpark park krajobrazowy
- Landschaftsschutzgebiet obszar chronionego krajobrazu
- Natura 2000-Gebiet (ab 1000 ha) obszar Natura 2000 (ponad 1000 ha)

- grenzüberschreitende Schutzgebiete transgraniczne obszary chronione
- grenzüberschreitende Schutzgebiete (Plan) transgraniczne obszary chronione (planowane)

- deutsch-polnischer Grenzraum polsko-niemiecki obszar graniczny
- engerer deutsch-polnischer Grenzraum węższy polsko-niemiecki obszar graniczny

- Bundesland- / Wojewodshipshauptstadt **SZCZECIN** stolica kraju związkowego / województwa

- deutsch-polnische Staatsgrenze polsko-niemiecka granica państwa
- Staatsgrenze granica państwa
- Bundesland- / Wojewodshipsgrenze granica kraju związkowego / województwa
- Kreisgrenze granica powiatu
- Gewässer akwen wodny



Quellen / Źródła:
 ESRI ArcData, ESRI Basemap;
 Atlas Rzeczypospolitej Polskiej;
 Sächs. Landesamt f. Umwelt und Geologie (Stand: 12/99, 01/01);
 Landesumweltamt Brandenburg (Stand: 06/00, 12/00);
 Landesamt f. Forsten und Grossschutzgebiete
 Mecklenburg-Vorpommern (Stand: 05/01);
 Landesamt f. Umwelt, Naturschutz und Geologie
 Mecklenburg-Vorpommern (Stand: 12/96, 1999);
 Institut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej

Kartographie / Kartografia:
 K. Kettner, S. Witschas
 Oktober 2001 / październik 2001 r.



Institut für
 ökologische
 Raumentwicklung e.V.
 Dresden (IÖR)



Institut
 Gospodarki
 Przestrzennej i
 Komunalnej



Institut für
 Regionalforschung und
 Strukturplanung e.V. (IRS)



Institut für
 Länderkunde e.V. (IfL)



Akademie für
 Raumforschung und
 Landesplanung (ARL)

* mit freundlicher Genehmigung
 ** Diese Karte ist urheberrechtlich geschützt. Eine Vervielfältigung ist nur mit Erlaubnis des Landesamtes für Forsten und Großschutzgebiete Mecklenburg-Vorpommern zulässig. Als Vervielfältigung gelten z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträgern.